W numerze: PRZED III ZJAZDEM ZMS ● SAMOLOT ZBYSZKA ● CZY „SATURN V" POLECI NA KSIĘŻYC? ● CO NOWEGO W SPADOCHRONIARSTWIE ● LOS TAK CHCIAŁ

SKRZYDLATA POLSKA

NR 50 (701) ● 13. XII. 1964 ● ROK XX XXXIV ● CENA 2 ZŁ

Spasoje Ubavić (Jugosławia)

Georgij Laptew (Bułgaria)

Borys L. Simakow (ZSRR)

Karl Heinz Hardt (NRD)

Josef Fryba (CSRS)

Jerzy R. Konieczny (Polska)

Gyula Sarosi (Węgry)

Oto m. in. uczestnicy międzynarodowej konferencji dziennikarzy lotniczych w Czechosłowacji, w karykaturze Karela Helmicha z redakcji „Kridla Vlasti". Na zdjęciu obok: Pokaz akrobacji na samolocie Zlin-226 AS w wykonaniu wicemistrza świata Bezaka, jaki zademonstrowano dziennikarzom zagranicznym w Pradze. Obszerniej o tej konferencji piszemy na stronie 4 i 5.
Foto: KAREL MASOJIDEK

ZANIM NAŁOŻĄ OFICERSKIE SZLIFY

EGZAMINY posiadają magiczną moc. Na dźwięk słowa: „egzaminy" drżą niektórym delikwentom ręce, na czoło występują zimne krople potu... Nie ze strachu przed egzaminami. Po prostu napięcie nerwowe powoduje różne objawy i reakcje u przyszłych absolwentów. Bo egzaminy to bardzo ważne wydarzenie w życiu wielu ludzi, przyszłych lekarzy, prawników, lotników. Właśnie — między innymi lotników. Zawód pilota z każdym rokiem staje się coraz bardziej odpowiedzialny, wymaga coraz większego trudu i wysiłku, coraz większych umiejętności praktycznych i teoretycznych.

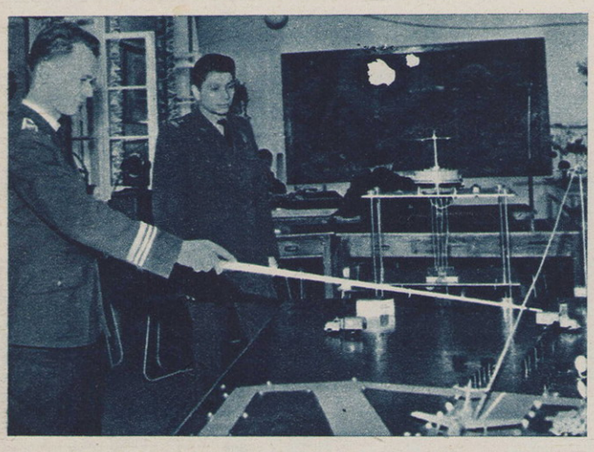
Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie wypuściła już w świat tysiące młodych, zdolnych pilotów, którzy nie przynieśli wstydu ani szkole, ani krajowi. Podchorążowie i absolwenci szkoły dęblińskiej dali najlepszy dowód poświęcenia i patriotyzmu oraz mistrzowskiego opanowania swojego zawodu, gdy 25 tat temu stanęli do walki oko w oko z pilotami hitlerowskimi.

Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego obchodzić będzie w przyszłym roku dwudziestolecie istnienia w Polsce Ludowej. W ciągu tego okresu czasu przeszła różne koleje losu, a wspaniały jej rozwój świadczy o wysokim poziomie nauczania.

Wizytę w szkole złożyliśmy w dniu, w którym podchorążowie zdawali egzaminy z mechaniki lotów. Odpowiada sierż. pchor. ZENON ŚLEBODA, który egzaminy państwowe zdał na ocenę bardzo dobrą.

W sali cisza, jak zwykle w takich momentach, kiedy egzaminowany wyczerpie temat, a egzaminujący czeka na uzupełnienie zagadnienia lub na jakieś nowe szczegóły.

— ... Po wyprowadzeniu z zakrętu wypuszczamy klapy... Prędkość 350 km, na godzinę... zmniejszam obroty, podchodzę do lądowania...



Egzamin nawigacji przyjmuje ppłk nawig. Henryk Droździk.

Podczas gdy przy tablicy odpowiada plut .chor. Kazimierz Romanowski, w kolejce czeka sierż. pchor. Bronisław Chochorowski.

— Opowiedzcie o podziale uwagi, ze szczególnym uwzględnieniem skierowania wzroku na wysokości 50 metrów.

Podchorąży odpowiada.

— Czy wy tak naprawdę robicie, czy tylko tak mówicie na egzaminach z teorii lotu?

Chwila konsternacji. Podchorąży Śleboda jest prawie już po egzaminach.

Jeszcze ostatnie pytania dodatkowe, ostatnie napięcie umysłu i nerwów...

W sali nawigacji sierż. pchor. BRONISŁAW CHOCHOROWSKI referował przed komisją płynnie, spokojnie, wyczerpująco...

— On prawie nigdy się nie denerwuje — słyszę głos za sobą.

Na bilecie egzaminacyjnym pytania: „Ogólna charakterystyka RSO", „Przebicie chmur w górę", „Manewr pojedynczego samolotu do lądowania według systemu RSL"...

Sierż. pchor. JAN SMAJDOR również uzyskał wysokie noty na egzaminach z przedmiotów praktycznych i teoretycznych.

— Najbardziej obawiają się podchorążowie — powiada — egzaminów z filozofii. Wynika to między innymi stąd, że między zakończeniem wykładów z filozofii a egzaminami jest długa przerwa.

Podchorążowie trzeciego rocznika mają powód do dumy. Według słów ich przełożonych wykazali wysoki poziom wiedzy zarówno na egzaminach praktycznych jak i na teoretycznych.

Zanim ten fotoreportaż ukaże się w druku, podchorążowie zakładać już będą szlify oficerskie.

Tekst:
HENRYK SZCZYPEK

Foto:
STANISŁAW IWAN (3)

Sierż. pchor. Zenon Śleboda odpowiada z teorii lotu.

„Stanąłem w messie... Większość Polaków zwiała do nas w okresie piorunującej klęski Francji, bez — jak to się mówi — szczoteczki do zębów. Byli nawet tacy, co nie mieli butów, ale za to każdy przywiózł ze sobą karabin lub pistolet — czasami nawet ręczny karabin maszynowy. Oczywiście byli zaopatrzeni także w mnóstwo amunicji francuskiej."

Tak opisuje spotkanie z polskimi pilotami 302 Dywizjonu Myśliwskiego jego pierwszy angielski dowódca, którego wspomnienia znajdziecie w

świątecznym podwójnym numerze „SKRZYDLATEJ", który ukaże się już za tydzień.

Przyniesie on na 40 bogato ilustrowanych stronach m. in.

- **„BŁĘKITNE SKRZYDŁA" — nowe odznaczenie lotnicze?!**
- **PZL 104 C „WILGA" (z planem) w wersji eksportowej**
- **RADZIECKIE NADDŹWIĘKOWE SAMOLOTY PRZYSZŁOŚCI**
- **TENDENCJE ROZWOJOWE SPADOCHRONÓW SPORTOWYCH**
- **„ECHO", KTÓRE ŁĄCZY**
- **PRZELOT SZYBOWCOWY 1 000 km (korespondencja własna z USA)**
- **PLAN RADIOMODELU „FOKA"**
- **FINAŁ DYSKUSJI O SZYBOWCOWYCH LIGACH**
- **ŚMIGŁOWIEC „SUPER FERON"**
- **OD „WOSTOKA" DO „WOSCHODA"**
- **SAMOLOTY, KTÓRE ZNA CAŁY ŚWIAT (korespondencja własna z CSRS)**
- **OBRONA PRZECIWRAKIETOWA**
- **PASJA AKROBACJI — STANISŁAW KASPEREK**
- **RAJDOWY TRYPTYK**

Cena zaledwie 4 zł.

Zakończenie sezonu lotniczego w Aeroklubie Gdańskim

DNIA 28 listopada br. na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu odbyło się o godzinie 18.15 uroczyste zakończenie sezonu lotniczego, na które oprócz członków zarządu i kierownictwa AG przybyli przedstawiciele władz państwowych, wojskowych, młodzieżowych, a także zaproszeni goście. W zebraniu wzięli również udział najaktywniejsi członkowie aeroklubu: piloci szybowcowi, samolotowi, skoczkowie spadochronowi oraz modelarze. Po omówieniu działalności sportowej Aeroklubu Gdańskiego przez prezesa AG prof. Zygmunta Franaszczuka, nastąpiło wręczenie dyplomów uznania instytucjom współpracującym z AG oraz najlepszym sportowcom lotniczym aeroklubu za rok 1964. Ponadto przedstawiciel ZMS przekazał wyróżniającym się pilotom ufundowane nagrody. Po części oficjalnej sportowcy klubowi zaprosili zebranych na podwieczorek taneczny, który przy czarnej kawie i magnetofonie upłynął w bardzo miłej atmosferze. Dzień wcześniej, 27 listopada br., staraniem Aeroklubu Gdańskiego odbyło się spotkanie autorskie red. Tadeusza Malinowskiego w klubie młodzieżowym „Rudy Kot" w Gdańsku.

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"

W ostatnich dniach listopada odbyła się w dyrekcji PLL LOT narada kierowników oddziałów krajowych. Porty krajowe spełniają coraz większą rolę w przewozach pasażerskich. Wystarczy podać, że w 1964 roku z połączeń krajowych skorzysta ok. 170 tys. pasażerów. Najwięcej pasażerów poza Warszawą „przewinęło" się w Gdańsku — 52,5 tys., Krakowie — ponad 51 tys. i we Wrocławiu — 44,5 tys. Natomiast największym powodzeniem cieszyło się połączenie Warszawa-Wrocław-Warszawa oraz Warszawa-Kraków-Warszawa. Charakterystyczne jest to, że notuje się znacznie większy ruch lotniczy do Warszawy, aniżeli odwrotnie. Choć nie posiadamy jeszcze ostatecznych wyników przewozowych za bieżący rok, to jednak już dzisiaj można powiedzieć, że 1964 roku nastąpił największy wzrost przewozów pasażerskich i przesyłek na liniach krajowych w stosunku do poprzednich lat. Rezultaty te z pewnością są w dużej mierze zasługą kierowników i pracowników oddziałów Polskich Linii Lotniczych LOT: w Gdańsku, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie i we Wrocławiu.

* * *

Do Związku Radzieckiego udała się delegacja PLL LOT, która omówi szczegóły kontraktu dotyczącego zakupu samolotów AN-24. Samoloty te w przyszłym roku zostaną wprowadzone do eksploatacji na liniach krajowych i na niektórych połączeniach zagranicznych.

* * *

W czasie uroczystych obchodów jubileuszu 600-lecia Uniwersytetu Jagiellońskiego oddział PLL LOT w Krakowie miał pełne ręce roboty — wielu gości zagranicznych i krajowych przybyło na te uroczystości do Krakowa drogą lotniczą. W uznaniu wkładu pracy Senat Uniwersytetu Jagiellońskiego odznaczył oddział LOT-u w Krakowie Wielkim Medalem 600-lecia Uniwersytetu Jagiellońskiego. Kierownik oddziału — Jerzy Lewiński został udekorowany Medalem 600-lecia U.J. oraz Złotą Odznaką Jubileuszową. Gratulujemy.

* * *

Jak będzie wyglądała komunikacja lotnicza w okresie Świąt i Nowego Roku?

— 24 i 31 grudnia ruch krajowy i zagraniczny będzie odbywał się według rozkładu lotów, nie odlecą tylko samoloty do Kairu.

— W dniu 25 grudnia i 1 stycznia komunikacja lotnicza będzie wstrzymana.

(KOB)

✱ **Port** lotniczy Budapesztu — Ferihegy — będzie w stanie przyjmować już w przyszłym roku 120 samolotów dziennie. Jak przypuszcza się, w roku 1970 po przeprowadzonej rozbudowie i modernizacji port ten obsługiwać będzie 250 samolotów dziennie.

✱

✱ **Węgierskie** linie MALEV uruchomią w najbliższym czasie linię Budapeszt — Nikozja — Damaszek. W roku 1965 szlak ten ma być przedłużony do Dżakarty (przez Indię). Linia do Kairu będzie przedłużona do Chartumu i Nairobi (Kenia). Zlikwidowana zostanie dotychczasowa trasa wiodąca z Budapesztu do Brukseli i Londynu, a na jej miejsce uruchomiona będzie linia Budapeszt — Bruksela oraz szlak Budapeszt — Londyn. W podobny sposób, zamiast dotychczasowej trasy Budapeszt — Frankfurt n/M — Paryż, utworzone będą dwie bezpośrednie linie, łączące stolicę Węgier z Frankfurtem n/M oraz z Paryżem. MALEV ma także zamiar przeprowadzić z przedsiębiorstwami lotniczymi innych państw RWPG rozmowy w sprawie ewentualnego utworzenia wspólnej linii do Kanady, USA i Brazylii.

✱

✱ **1 listopada** br. otwarta została nowa linia bułgarskiego towarzystwa TABSO z Sofii via Ateny do Damaszku, obsługiwana przez samoloty Il-18. Jest to 15 linia lotnicza TABSO. W przyszłym roku TABSO przewidują uruchomienie stałych linii lotniczych na Kubę i do Etiopii.

✱

✱ **Konferencja** IATA w Atenach zaleciła obniżenie na okres zimowy cen biletów lotniczych na trasach biegnących przez Atlantyk północny.

✱

✱ **Brytyjskie** towarzystwo lotnicze BEA zamierza poważnie rozwinąć powietrzny przewóz towarów.

✱

✱ **Związek Radziecki** w okresie 20 lat powojennych dostarczył około 1,5 tys. samolotów i śmigłowców do ponad 30 krajów świata. Pod względem wartości eksport ten przedstawiał się następująco: 1961 r. — 32,6 mln rubli, 1962 r. — 68,6 mln rubli i 1963 r. — 61,2 mln rubli. W roku 1962 w radzieckich dostawach eksportowych przeważały samoloty, zaś w r. ub. — śmigłowce. Gros radzieckich dostaw lotniczych odbierają kraje socjalistyczne, a wśród nich Czechosłowacja (16,4 mln rubli w r. 1963), NRD (9 mln rubli w 1963 r.) oraz Rumunia i Kuba (po przeszło 5 mln rubli). Polska nabyła w ZSRR sprzętu lotniczego w ub. r. za 3,9 mln rubli. Z krajów niesocjalistycznych największymi odbiorcami radzieckiego sprzętu lotniczego były w 1963 roku India (5,7 mln rubli), ZRA (1,9 mln rubli) i Irak (1,5 mln rubli).

Polonica

✱ **Holenderski** miesięcznik lotniczy „Avia", z listopada 1964 r., zamieścił obszerny trzystronicowy artykuł na temat polskiego samolotu rolniczego PZL-101 „Gawron", wyrażając się z najwyższym uznaniem o jego zaletach i stawiając go na pierwszym miejscu na świecie wśród maszyn tego rodzaju. Artykuł jest obficie ilustrowany zdjęciami „Gawronów". Podano również dane techniczne samolotu.

O związek ZE ZWIĄZKIEM

PRZED III KRAJOWYM ZJAZDEM ZMS

Na zetemesowsko-lotniczym obozie w Zielonej Górze młodzi entuzjaści lotnictwa rozbili namioty w pięknym lesie otaczającym lotnisko Przylep. Foto: B. Bugiel

Za kilka dni — 17 grudnia br. — rozpocznie się w Warszawie III Zjazd Związku Młodzieży Socjalistycznej. Będzie to ważne wydarzenie w życiu ZMS i całej młodzieży. Nie ma bowiem takich spraw dotyczących pracy, nauki i wychowania młodzieży, które nie byłyby przedmiotem stałej troski tej organizacji. Nie ma też zadań ogólnonarodowych, w których realizacji — na miarę swych sił i możliwości — nie brałby udziału ZMS.

Inicjatywy produkcyjne i czyny społeczne, patronaty nad najważniejszymi inwestycjami pięciolatki i praca Uniwersytetów Robotniczych, działalność służąca zaspokajaniu kulturalnych i światopoglądowych potrzeb młodzieży, życie sportowe i turystyka, udział w samorządach robotniczych i Radach Narodowych, zajęcia szkoleniowe i dyskusyjne — wszystko to skupia młodych ludzi wokół ZMS coraz silniej i coraz liczniej. W ciągu pięciu ostatnich lat ZMS więcej niż podwoił liczbę swych członków, która wynosi obecnie 800 000 chłopców i dziewcząt skupionych w ponad 33 tysiącach grup działania.

Nie wiem, nie potrafiłem do tego dojść, czy i ilu delegatów na III Zjazd ZMS to członkowie Aeroklubu PRL. Postawiłbym im — z pewnością będące na czasie — pytanie: jak układa się współdziałanie lotnictwa sportowego z przodującą organizacją młodzieży? Współdziałanie mające takie piękne tradycje w dwudziestoleciu.

Już pierwsze powojenne lata łączą bowiem odradzające się lotnictwo ze Związkiem Walki Młodych. Deleguje on nie tylko swych aktywistów, ale pomaga w codziennej pracy, w zdobywaniu sprzętu. Potem przyszły czasy może i wielkich słów, ale też — to już pewne — wielkich czynów. Hasło: zetemowcy na samoloty — nie było takim sobie tylko sloganem. Pierwsze lata pięćdziesiąte to niepowtarzalny okres w ilości szkolonej w lotnictwie młodzieży, w ilości sprzętu otrzymywanego przez aeroklubu. To nic, że niektóre ówczesne sformułowania czytamy dziś z uśmiechem. Trzeba było widzieć w akcji opylania Eskadry Sześciolatki. Serca biły gorąco i entuzjazmu nie brakowało. Ukoronowaniem tego było objęcie patronatu przez ZMP nad lotnictwem.

Jeden z czołowych szybowników jeleniogórskich, Zenon Skolski, uważa, że lotniczych kibiców należy werbować już od najmłodszych lat. Foto: B. Koszewski

Minęło trochę czasu. W przededniu III Zjazdu ZMS dzwonię po aeroklubach, przeglądam ostatnie roczniki „Skrzydlatej". Jak obecnie lotnictwo sportowe potrafiło włączyć się w ruch młodzieżowy? Zarząd Główny APRL „sprzyja i jak najbardziej popiera", (z wypowiedzi szefa propagandy), ale konkretną robotę kieruje na kluby regionalne. A co w nich?

Różnie. W jednym słyszę w odpowiedzi — o przyjaciołach pisze się podobno albo dobrze, albo wcale. Pomińcie nas więc milczeniem, bo nie wyszło. Rozmawialiśmy, planowaliśmy wspólny obóz — ale nie wyszło. I nic poza tym, w tej sprawie nie robiliśmy.

W innych jednak aeroklubach, między innymi w Zielonej Górze, Poznaniu, Olsztynie, Krakowie i Elblągu współpraca z miejscowymi organizacjami zetemesowskimi jest powodem obustronnego zadowolenia. Ba, nawet czasem powodem do dumy. Aerokluby otrzymują na szkolenie wartościowych kandydatów, wspólnie z ZMS-em organizują obozy letnie. Niewiele ich stosunkowo jeszcze było, ale wszędzie

CIĄG DALSZY NA STR. 6

Zdjęcia:
KAREL MASOJIDEK

Mała sala konferencyjna na zamku w Vrchlabi, gdzie odbywały się obrady dziennikarzy lotniczych krajów socjalistycznych. Prowadził je redaktor naczelny „Kridla Vlasti" — Josef Fryba (na zdjęciu — stoi w czasie przemówienia). Obok niego, z lewej, przewodniczący Prezydium Rady Narodowej Vrchlabi — Vlastimir Stepanek; z prawej — naczelnik Centrum Lotniczego SVAZARM-u w Vrchlabi — V. Bäuml.

Mały kongres prasy lotniczej

JERZY R. KONIECZNY

Szesnastowieczny zamek, otoczony pięknym parkiem, jest obecnie siedzibą Prezydium Rady Narodowej w Vrchlabi (na zdjęciu wyżej). W nim to właśnie odbyło się międzynarodowe spotkanie dziennikarzy krajów socjalistycznych. Na zdjęciu poniżej — uczestnicy konferencji przed budynkiem Centralnej Szkoły Lotniczej SVAZARM-u w Vrchlabi.

JEST na pewno sporo przesady w tym tytule. Zgodzić się jednak trzeba z faktem, iż po raz pierwszy w dwudziestoleciu powojennym redaktorzy prasy lotniczej krajów socjalistycznych spotkali się ze sobą w tak licznym gronie. Dotychczas znaliśmy się raczej ze szpalt redagowanych przez siebie czasopism, spotykaliśmy się czasem pojedynczo gdzieś na zawodach lotniczych, lub innej imprezie; nigdy nie było czasu na tzw. pogadanie o sprawach własnych, redakcyjnych — jak się to obecnie mówi — warsztatowych z dziennikarskiego podwórka. Dlatego też wszyscy uczestnicy tego pożytecznego spotkania byli pełni uznania dla kolegów z bratniej redakcji czechosłowackiego pisma „Kridla Vlasti" (od nowego roku pismo zmienia nazwę na „Letectvi + Kosmonautika"), który podjęli się zorganizowania tego małego kongresu, umożliwiając nam wzajemne poznanie i zbliżenie, wymianę doświadczeń i ustalenie różnorodnych form współpracy.

„Skrzydlatą" łączyły od kilku już lat, po sąsiedzku, dość bliskie kontakty z „Kridla Vlasti", a owoce tej współpracy dały o sobie nieraz znać na łamach naszych pism. Mieliśmy także kontakty bezpośrednie z prasą lotniczą Związku Radzieckiego: redakcjami „Krylia Rodiny" i „Graždanskaja Awiacja" oraz pismem lotniczym NRD „Aero-Sport". Warto tu chyba przypomnieć, że sam pomysł tegorocznej konferencji zrodził się właśnie przed dwoma laty w Jeżowie, w czasie spotkania przedstawicieli zespołów „Skrzydlatej" i „Kridla Vlasti". Z tym większym więc zadowoleniem odnotować należy fakt, iż w tym roku uczyniliśmy dalszy poważny krok w kierunku wzajemnego zbliżenia i współpracy.

Rzecz jasna, że w Czechosłowacji nie spotkali się wszyscy redaktorzy cywilnej prasy lotniczej z krajów socjalistycznych (garść informacji o prasie lotniczej, której przedstawiciele byli na konferencji, podaję poniżej). Dziennikarze tam obecni reprezentowali przede wszystkim prasę sportowo - lotniczą (wyjątek „Letecky Obzor"), związaną z aeroklubami narodowymi i ruchem sportu lotniczego. Stąd też dominującym akcentem spotkania było zagadnienie szerokiego udziału prasy lotniczej w rozwoju lotnictwa sportowego naszych krajów, jej roli organizatorskiej i popularyzacyjnej w wymianie doświadczeń i wzajemnym współdziałaniu aeroklubów i organizacji sportu lotniczego krajów socjalistycznych na forum Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

Jedną z ważniejszych spraw przedyskutowanych na konferencji, a dotyczących ożywienia ruchu sportowo-lotniczego pomiędzy naszymi krajami, była m. in. propozycja „Kridla Vlasti" i Aeroklubu Czechosłowacji: zorganizowa-

KRYLIA RODINY

Miesięcznik DOSAAF poświęcony wyłącznie lotnictwu sportowemu ZSRR. Rok wydawania XV. Stron 32 + 4 okładki; format 22 × 29 cm; cena 30 kopiejek. Redaguje kolegium. Redaktor naczelny — Borys L. Simakow.

LETECTVI KOSMONAUTIKA

Pod takim tytułem będą się ukazywały od 1965 r. dotychczasowe „Kridla Vlasti". Dwutygodnik lotniczy i astronautyczny SVAZARM-u, CSRS. Stron 36 + okładki; format 21 × 29,5 cm; cena 2,5 korony. Red. nacz. — Josef Fryba.

REPÜLES

Miesięcznik ogólnolotniczy poświęcony w większości sportowi lotniczemu. Wydaje organizacja MHSL. Węgry. Rok wydawania XVII. Stron 18 + 4 okładki; format 20,5 × 28,5 cm; cena 4 forinty. Redaktor — Sarosi Gyula.

nia międzynarodowego nawigacyjnego rajdu samolotowego, na wzór kolarskiego Wyścigu Pokoju. Rajd taki (pod tymczasowym tytułem „Lot Pokoju"), przeprowadzony oczywiście zgodnie z kalendarzem imprez FAI, przebiegałby przez kraje socjalistyczne, a głównymi jego organizatorami każdego roku byłyby coraz to inne aeroklubu narodowe i ich redakcje czasopism lotniczych. Nasi południowi sąsiedzi podjęli się zorganizować taki rajd po raz pierwszy w 1966 r. Jak na razie, przychylne stanowisko w tej sprawie (poprzez swych redaktorów) zajęły jedynie aeroklubu narodowe — Polski, NRD i Jugosławii, pozostałe obiecały zająć stanowisko do końca tego roku.

Idea tego rodzaju rajdu nie jest rzeczą nową, zwłaszcza w świetle naszych polskich doświadczeń. Propozycję taką zgłosiliśmy w „Skrzydlatej" przed paroma laty, jednak nie została ona wówczas podjęta. Poza tym mamy u siebie tradycyjny już przecież Rajd Dziennikarzy i Pilotów, którego zasięg pragnęlibyśmy stopniowo rozszerzać, przynajmniej na kraje sąsiadujące z nami (m. in. na CSRS i NRD). Obecnie ideą Lotu Pokoju odżyła na nowo w Czechosłowacji, mając już w 1966 r. swego głównego organizatora w postaci Aeroklubu Czechosłowacji i redakcji czasopisma „Letectvi + Kosmonautika".

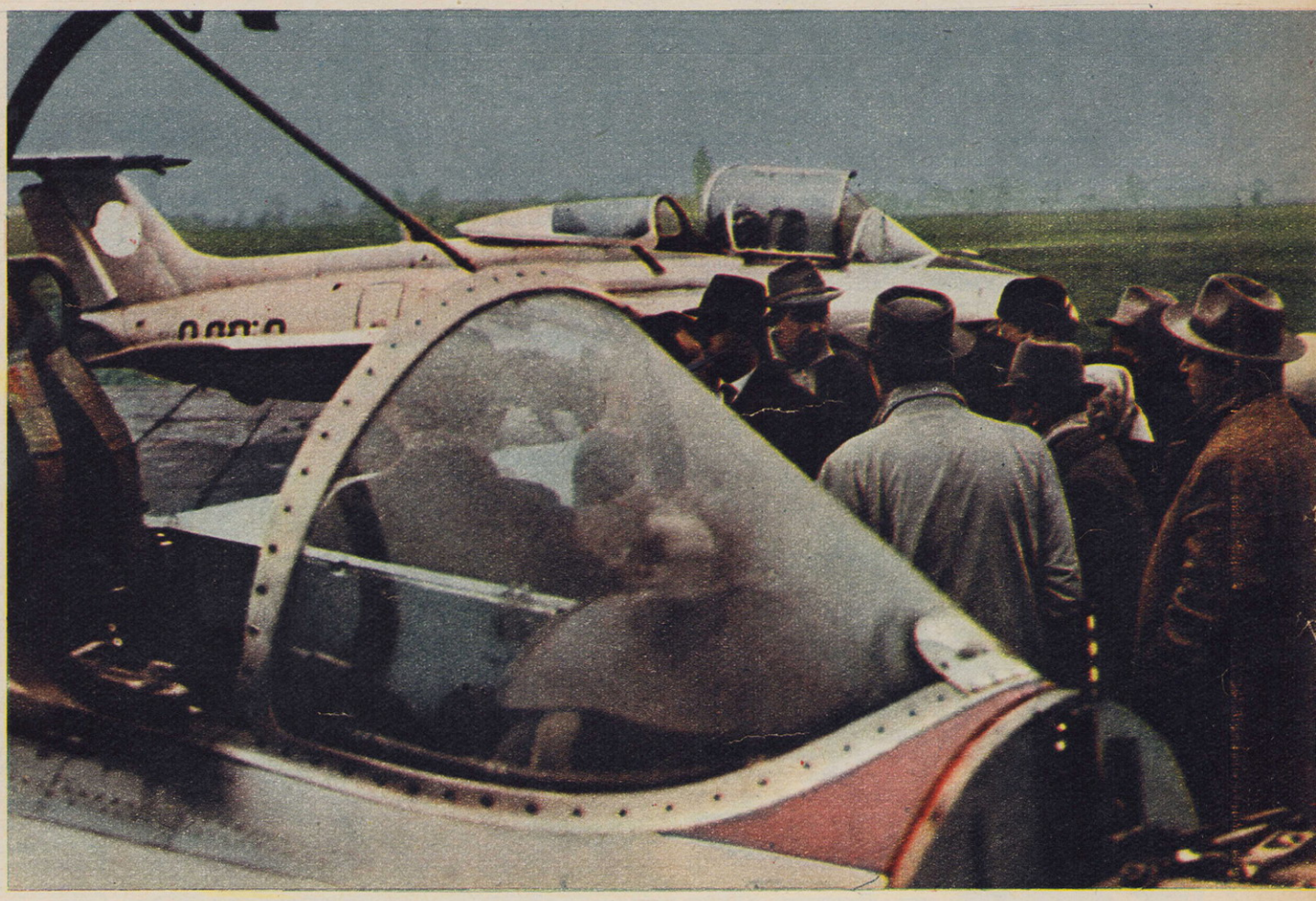
Podjęcie decyzji w sprawie tej niewątpliwie atrakcyjnej imprezy nie jest łatwe ani proste, już chociażby z punktu widzenia jej kosztów (co w dobie obecnych trudności finansowych prawie każdego z naszych aeroklubów jest rzeczą niebagatelną). Ustalono więc na konferencji wstępnie, że Czechosłowacy opracują ścisły regulamin tego rajdu i roześlą go do końca maja 1965 r. aeroklubom i redakcjom; będzie on przedmiotem obrad i ewentualnego ostatecznego zatwierdzenia we wrześniu 1965 r. w Brnie, z okazji międzynarodowych zawodów samolotowych w akrobacji, na które zostaną w tym celu poproszeni pełnomocni przedstawiciele aeroklubów narodowych i redakcji czasopism lotniczych z krajów socjalistycznych. Do sprawy tej będziemy więc jeszcze wracać w „Skrzydlatej". Osobiście, wydaje mi się, iż byłoby rzeczą rozsądną zgrać jakoś propozycje CSRS z doświadczeniami naszego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów.

Z innych spraw, o szerszym aspekcie, trzeba wspomnieć parę słów o międzynarodowej wystawie fotografii lotniczej, jaką z okazji naszej konferencji otwarto w Pradze. Jest ona plonem ogłoszonego uprzednio przez „Kridla Vlasti" konkursu, na który fotogramy swe nadesłali fotograficy i fotoreporterzy z CSRS, ZSRR, NRD i Polski (tylko jeden jedyny Janusz Szymański). Konkurs i wystawa warte są jak najszerszego poparcia ze strony prasy lotniczej i z pewnością szerokiego udziału, przede wszystkim fotoreporterów. Ranga tego konkursu, który organizatorzy zamierzają ogłaszać co roku, będzie stale wzrastać, a wystawa może być pięknym wspólnym przeglądem osiągnięć lotnictwa krajów socjalistycznych. Zastanawialiśmy się też nad tym, aby mogła ona być pokazana również w innych krajach. Tegoroczna wystawa chyba się do tego jeszcze jednak nie nadaje, ponieważ demonstrowane na niej fotogramy są dość powszechnie znane (były już wielokrotnie publikowane w prasie lotniczej i nielotniczej) i reprezentują — jak na razie — zbyt małą ilość fotografików zagranicznych.

W sumie, trzeba stwierdzić, iż ten mały kongres bardzo się nam udał. Ustalone na nim zasady i formy współpracy międzyredakcyjnej, oraz wymiana doświadczeń pomogą nam niewątpliwie w dalszym redagowaniu czasopism. Efekty tego powinniście odczuć przede wszystkim Wy — Czytelnicy — będąc coraz lepiej, a przede wszystkim szybciej i wszechstronniej, informowani o lotnictwie naszych bratnich krajów.

Przy okazji pobytu w Czechosłowacji nasi koledzy umożliwili nam zarazem zdobycie informacji i zapoznanie się z niektórymi nowościami ich lotnictwa. Ale o tym następnym razem.

Wyżej: Obradom dziennikarzy przysłuchiwali się również: sekretarz generalny Aeroklubu Czechosłowacji — płk Vaclav Sindelar (pierwszy z lewej) i przewodniczący Rady Redakcyjnej „Kridla Vlasti" — Antonin Novak (z prawej). W środku — Józef Fryba, inicjator tego niezwykle pożytecznego spotkania. Na zdjęciu poniżej — dziennikarze na lotnisku w Pradze w czasie rozmowy z głównym konstruktorem odrzutowca L-29 „Delfin" inż. J. Vicek'em.



AERO-SPORT

Miesięcznik lotniczy i astronautyczny, pismo Zarządu Głównego GST. Dawniejsza nazwa „Flügel der Heimat". NRD. Stron 40 + 4 okładki; format 20,5 × 29,5 cm; cena 1,5 marki. Redaktor odpowiedzialny — Karl Heinz Hardt.

LETECKY OBZOR

Miesięcznik lotnictwa cywilnego, poświęcony technice i ekonomice transportu powietrznego. CSRS. Wydaje Ministerstwo Komunikacji w wydawnictwie NADAS. Rok wydawania VIII. Stron 32 + 4 okładki; format 21 × 29,5 cm; cena 3 korony. Red. nacz. — K. Feuerstein.

AEROSVET

Dwutygodnik lotniczy i astronautyczny, wydawany przez Związek Lotniczy Jugosławii. Rok wydawania XIV. Stron 20; format gazetowy 29 × 39,5 cm; cena 20 dinarów. Redaguje kolegium. Red. nacz. — Spasoje Ubavić.

AWIACJA I KOSMONAWTIKA

Miesięcznik lotniczy i astronautyczny, wydawany przez Centralny Komitet DOSO. Bułgaria. Rok wydawania VI. Stron 16; format gazetowy 23 × 31,5 cm; cena 12 stotinek. Redaguje kolegium. Red. nacz. — Georgij Laptew.

SKRZYDLATA POLSKA

Tygodnik, magazyn lotniczy i astronautyczny. Wydawca: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Rok wydawania XX/XXXIV. Stron 20 (rotograwiura); format 25 × 32,7 cm; cena 2 zł. Redaguje kolegium. Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny.

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

sami uczestnicy jak też zainteresowane organizacje oceniły je nad wyraz pozytywnie. Czemuż się zresztą dziwić. W takim układzie w ramach akcji letniej ZMS ma możność zapewnienia swym członkom na lotnisku atrakcyjnych wakacji. Kto bowiem oprze się, gdy zasmakuje, urokowi walki z siłą ziemskiego przyciągania? Aeroklub zaś korzysta dodatkowo z dotacji i sprzętu kwaterunkowego na obóz.

W szeregu jeszcze ośrodkach, choćby we Wrocławiu i Rzeszowie, miejscowe Komitety Wojewódzkie ZMS wspomagają lotników w różnych potrzebach. Myślę jednak, że wspólne akcje obozowe i inne formy dorywczej współpracy, czy raczej tylko pomocy ZMS dla aeroklubów regionalnych to za mało. Stanowczo za mało. Leżą przede mną materiały z XV Plenum KC ZMS. Czytam w nich z satysfakcją następujące stwierdzenia:

„Związek nasz traktuje pracę sportowo-turystyczną jako część składową działalności ideowo-wychowawczej wśród młodzieży. Celem naszej pracy w tym zakresie jest wszechstronne upowszechnienie kultury fizycznej oraz wytwarzanie atmosfery ideowej i wychowawczej w ruchu sportowym. XV Plenum KC ZMS stwierdza konieczność dalszego zwiększenia udziału Związku w umasowieniu, koordynacji, kierowaniu sprawami kultury fizycznej, turystyki i sportu w Polsce.

Za sprawę zasadniczą należy uznać potrzebę umasowienia sportu i turystyki wśród młodzieży pracującej, szczególnie wśród młodzieży na dużych budowlach przemysłowych i w środowisku małomiasteczkowym, przy pełnym rozwoju tej działalności w środowisku młodzieży szkolnej i studenckiej.

Związek Młodzieży Socjalistycznej powinien prowadzić działalność sportowo-turystyczną w swoich podstawowych ogniwach oraz wspólnie z innymi organizacjami inicjować i organizować masowe imprezy sportowe i turystyczne...

Konieczne jest podjęcie ścisłej współpracy i współdziałania ZMS ze związkami zawodowymi, związkami i organizacjami sportowymi, zwłaszcza tymi, które reprezentują sporty masowe... Należy kierować do pracy w tych organizacjach aktywnych członków Związku.

W całokształcie pracy sportowej szczególną wagę przywiązywać winniśmy do rozwoju sportów obronnych, ściśle współpracując z Ligą Obrony Kraju."

Cytat może nieco przydługi, ale czy nie mówi on wszystkiego na czym lotnikom sportowym zależy? Czy trzeba szukać czegoś więcej? Mając tak potężnego, a jednocześnie chętnego kandydata do współdziałania — tylko wyjść temu naprzeciw!

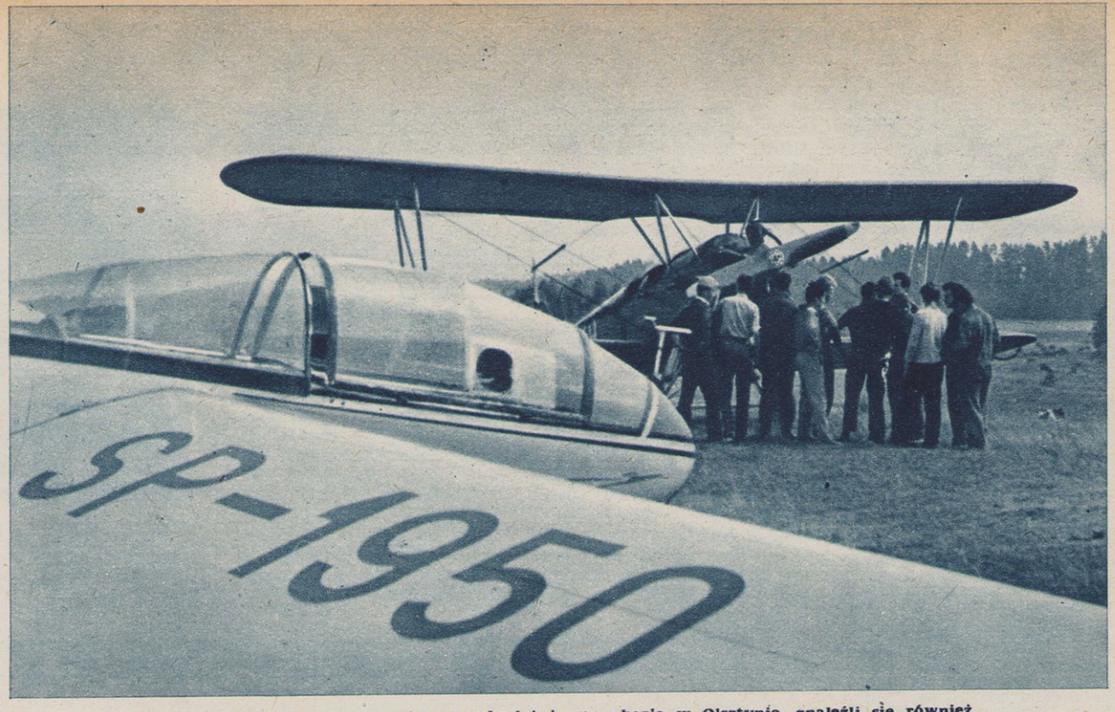
Dotychczasowe doświadczenia szeregu aeroklubów dobitnie wskazują, że rzecz sprowadza się do nieodzownych dobrych chęci i odrobiny inicjatywy. Musi ona jednak, sądzę, wychodzić właśnie ze strony klubów. ZMS ma bowiem wielu atrakcyjnych i bogatych partnerów. Warto, by lotnictwo sportowe znalazło wśród nich czołowe miejsce. Mamy — myślę tu o ludziach i sprzęcie — pełne do tego warunki. Może, na przykład, organizacje zetemesowskie zechciałyby zaopiekować się bezpańskimi wieżami spadochronowymi? Ostatecznie koszty utrzymania nie są tak wielkie, a ile atrakcji! Jedno jest pewne — stanowisko XV Plenum KC ZMS w zakresie sportu sprecyzowane w cytowanej fragmentami uchwale otwiera szeroką drogę do współpracy z aeroklubami.

Nie siląc się na głębokie analizy, widać, że słowa o zainteresowaniu sportami młodzieży na dużych budowach przemysłowych pasują jak ulał do warunków płockich. Młodzi z Petrochemii powinni znaleźć miejsce w Aeroklubie Ziemi Mazowieckiej. Turoszów jeszcze bardziej związać trzeba z Jelenią Górą, zagłębie miedziowe w Lubinie Legnickim z Aeroklubem Wrocławskim.

A kto lepiej od ZMS-u pomoże lotnictwu sportowemu w wykonywaniu podstawowego zadania statutowego Aeroklubu PRL jakim jest wychowanie ideowe i patriotyczne młodego pokolenia pilotów!

Życząc III Zjazdowi Związku Młodzieży Socjalistycznej pomyślnych i owocnych obrad, chciałbym wyrazić nadzieję, że w bogatej ich tematyce znajdzie się i miejsce dla lotnictwa sportowego.

KORMORAN



Obok czynnych lotników na zetemesowsko-lotniczym obozie w Olsztynie, znaleźli się również sympatycy powietrznych sportów, by zdobytą lotniczą wiedzę szerzyć w grupach działania ZMS. Fot. A. Baturo

Rozmawiamy z zastępcą kierownika Wydziału Propagandy KC ZMS ARNOLDEM GONERĄ

— Jak dotychczas — zwróciliśmy się do zastępcy kierownika Wydziału Propagandy KC ZMS tow. Arnolda Gonery — zdaniem Towarzysza układała się współpraca z Aeroklubem PRL?

— Najbardziej konkretnym wyrazem współdziałania lotnictwa sportowego ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej były wspólne obozy organizowane w ramach akcji letniej. Lotnicze obozy spotkały się z dużym, zrozumiałym zainteresowaniem młodzieży. Między innymi odbyły się one w Zielonej Górze, Poznaniu, Olsztynie i Krakowie. Odwiedziłem jeden z tych obozów i wyniosłem jak najlepsze wrażenia. Doświadczenia ze wspólnej akcji letniej potwierdziły słuszność tego kierunku działania. Obozy są szczególnie atrakcyjne dla młodzieży w wieku 17—23 lat. Na każdym z nich przebywało 40—60 uczestników. Większość zdobywała konkretne wyszkolenie lotnicze w powietrzu, byli również kandydaci na propagatorów lotnictwa, którzy poznawali tę dziedzinę sportu jak najbardziej ogólnie. Warto dodać, że nigdy nie mieliśmy kłopotów z werbowaniem kandydatów do lotnictwa — zawsze zgłaszało się ich kilkakrotnie więcej, niż było wolnych miejsc.

Uważam, że doświadczenia poszczególnych nielicznych — jak dotąd — Komitetów Wojewódzkich ZMS i aeroklubów regionalnych w organizowaniu wspólnych akcji i obozów należy szeroko rozpowszechniać. Ta forma współdziałania ZMS i Aeroklubu PRL powinna być jak najbardziej rozwijana.

— Skoro mowa o rozwijaniu i rozpowszechnianiu doświadczeń współpracy ZMS z Aeroklubem PRL, to czy należy rozumieć, że dotychczas było za mało zrobione w tym kierunku?

— Na pewno. Uchwały ostatniego XV Plenum KC ZMS mówią wyraźnie, podkreślają wręcz konieczność zwiększenia działania naszej organizacji na odcinku sportu i turystyki. Szkolenie lotnicze jest bardzo atrakcyjne, ma poważne walory wychowawcze i wartości obronne. Dotychczasowe współdziałanie Aeroklubu PRL z ZMS-em, mimo pewnych osiągnięć terenowych, jestem skłonny ocenić jako niedostateczne. Tym bardziej, że dotychczasowe doświadczenia potwierdzają jego zasadność i celowość. Należy lotnictwem „zarazić" wszystkie Komitety Wojewódzkie ZMS. Zacieśnić kontakty należałoby również na szczeblu centralnym. Wiele pożytku przyniosłaby narada aktywistów ZMSu zajmujących się lotnictwem. Współdziałanie nie może sprowadzać się tylko do akcji obozowej. Powinny powstać na kursach szkoleniowych APRL kolektywy zetemesowskie. Dyskusja nad różnorodnymi, nowymi formami powiązania lotnictwa sportowego z naszą organizacją powinna być przedmiotem zainteresowań tak samych aeroklubów jak i władz terenowych, grup działania ZMSu.

Rozmawiał: **(korm)**

Najtańszym i najbardziej dostępnym dla szerokich rzesz młodzieży sportem lotniczym jest spadochroniarstwo. Na zdjęciu: Skok na celność lądowania — jak widać udany. Foto: „Skrzydlata Polska" — TM

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1956 (Dokończenie)

Poza tym w 1956 roku

● W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku rozpoczęto produkcję seryjną, z licencji radzieckiej, śmigłowca Mi-1, który posiada polskie oznaczenie SM-1.

● Prezydium Rządu PRL podjęło uchwałę w sprawie ustanowienia odznaki honorowej członka personelu pokładowego PLL LOT — „za 1 000 000 km lotu". Odznakę nadaje minister Transportu Drogowego i Lotniczego.

● Wykonano pierwsze w kraju skoki doświadczalne ze śmigłowca SM-1.

● Sieć linii lotniczych PLL LOT wynosiła ogółem 10 167 km, w tym 7 731 km na liniach międzynarodowych. Samoloty LOT-u przeleciały ogółem 5 795,9 tys. km, przewożąc 199 565 pasażerów, z czego 26 821 osób na liniach międzynarodowych.

● Czynne były w kraju 23 aerokluby. Szybownicy wylatali 29 986 godzin, ustalili 4 rekordy międzynarodowe i 9 krajowych oraz zdobyli 143 srebrne odznaki, 22 złote i 3 diamentowe. Spadochroniarze wykonali 8 000 skoków z samolotów, ustanowili 14 rekordów krajowych i 2 międzynarodowe. Piloci samolotowi wylatali 35 896 godzin.

(c. d. n.)

ROK 1957

4 stycznia

■ W gmachu Głównego Kwatermistrzostwa WP w Warszawie odbył się pokaz zaproponowanych nowych mundurów wojskowych, w tym także dla lotnictwa wojskowego.

☆

30 stycznia

■ Przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich w Warszawie reaktywowano działalność Klubu Sprawozdawców Lotniczych. Na prezesa Zarządu wybrano red. Leopolda Marschaka.

☆

Styczeń

■ W Dowództwie Wojsk Lotniczych został zorganizowany pokaz umundurowania lotniczo-technicznego oraz oporządzenia specjalnego.

☆

5 lutego

■ Międzynarodowa Federacja Lotnicza powierzyła Aeroklubowi PRL organizację Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1958 r.

☆

24 lutego

■ W Warszawie odbył się III Kongres Inżynierów i Techników Polskich.

☆

Luty

■ Przekształcenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Departament Lotnictwa Cywilnego MK.

■ Adam Zientek dokonał w Bielsku Białej oblatania prototypu jednomiejscowego szybowca szkolnego SZD-18 „Czajka".

☆

5 marca

■ Marian Gorzelak z Wrocławia zdobył pierwsze miejsce w konkursie — plebiscycie „Skrzydlatej Polski" na najlepszego sportowca lotniczego Polski w 1956 r. Drugie miejsce zajął Tadeusz Góra, a trzecie — Pelagia Majewska.

☆

13—14 kwietnia

■ W Warszawie odbyła się harcerska konferencja lotnicza, na której postanowiono reaktywować działalność harcerskich drużyn lotniczych.

☆

14 kwietnia

■ W Centralnym Porcie Lotniczym w Warszawie na Okęciu odbyła się uroczystość wręczenia 55 pilotom LOT-u honorowych odznak za przelecenie 1 000 000 kilometrów.

☆

28 kwietnia

■ Maria Wojtkowska z Aeroklubu Warszawskiego wykonała jako pierwsza kobieta w Polsce 200 skok spadochronowy z samolotu.

☆

Kwiecień

■ Przedłużenie linii zagranicznej LOT-u Warszawa — Budapeszt — Belgrad do Aten.

■ W Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie otwarto wystawę projektów mundurów dla żołnierzy i oficerów lotnictwa wojskowego (koloru stalowego), poddając je publicznej dyskusji.

☆

5 maja

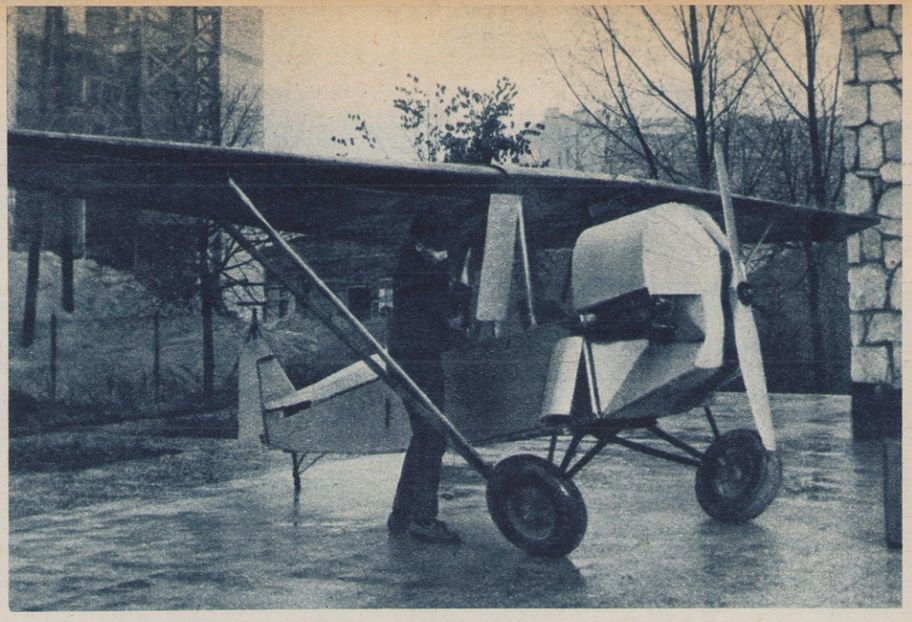
■ Grupowy (10 pilotów) przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do ZSRR (Orsza — Smoleńsk), w wyniku którego ustanowiono 2 rekordy Polski i zdobyto 9 diamentów za przeloty ponad 500 km.

☆

14 maja

■ Pilot Andrzej Abłamowicz ustanowił na samolocie TS-8 „Bies" międzynarodowy rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym (2 884,5 km) dla samolotów klasy C-1d. Równocześnie ustanowił on 4 krajowe rekordy samolotowe prędkości lotu w obwodzie zamkniętym 100 km (256,40 km/h), 500 km (242,05 km/h), 1 000 km (235,23 km/h) i 2 000 km (230,76 km/h).

(C. D. N.)



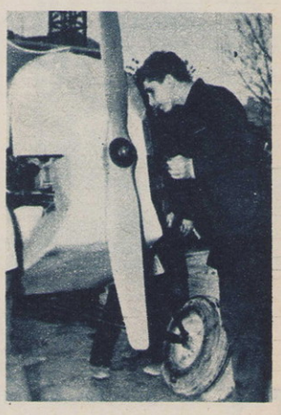
Tak wygląda samolot Zbyszka, montowany na dziedzińcu Stacji Młodego Technika w Warszawie.

Samolot Zbyszka

AMATORÓW budowy samolotów i innych statków powietrznych znaleźć można pod każdą szerokością geograficzną — również nie brak ich w Polsce. Jednych przy tym interesuje latanie, jako czynność po prostu sportowa, a innych wysiłek konstruktorski: zmaganie się z oporem nie powietrza, a piły i struga, kaprysami lutowniczy i materiałów. A każdy pragnie sprawdzić siebie, swoje możliwości, bo jak pięknie to określa znakomity radziecki pilot doświadczalny Mark Gałłaj, każdy lotnik musi przekonać się na co go stać. Oto Czkałow kiedyś przeleciał na swym samolocie pod mostem, zapewne po to, aby wypróbować siebie, a nie, jak twierdzili niektórzy, dla taniej demonstracji.

Czternastoletni **Zbyszek Piotrowski** w Limanowej koło Krakowa też na pewno pragnął wypróbować swoje siły, decydując się na budowę dużego samolotu. Prawie dwa lata trwała praca, nie poparta właściwie żadnymi studiami, ani rozeznaniem. Jakieś ulotne szkice, jakieś obrazki tworzyły niezbędną „dokumentację". Upór jak wiadomo czyni cuda, jeśli przy tym zważyć, że budowa samolociku prawie 6 metrowej rozpiętości musi coś kosztować, nawet gdyby był on z papieru. Fundusze dawał cierpliwy ojciec, a Zbyszek dofinansowywał pracę — zbieraniem i sprzedażą ziół leczniczych.

Samolot wreszcie zrobił. Znaczy się **jego samolot**, dzieło wytrwałości i zapału, ale niestety, nie statek zdolny do jakiegokolwiek lotu. Gotowy samolot stał się obiektem zainteresowania wielu zwiedzających, w tym naturalnie i prasy. No dobrze, ale co z takim samolotem zrobić? Limanowa co prawda nie leży na odludziu, aeroklub tuż tuż, bo w Nowym Sączu: Prawdopodobnie jednak samolot Zbyszka zgniłby w Limanowej, gdyby nie redakcja „Świata Młodych". Dzięki interwencji kolegów z bratniej redakcji sprawa samolotu trafiła do Warszawskiej Stacji Młodego Technika. Tu się nie zastanawiano długo. Po prostu zorganizowano transport samochodem i samolot pewnego listopadowego, a ponurego dnia znalazł się w stolicy. Stacja nie dysponuje co prawda specjalnymi pomieszczeniami, ale zaopiekowała się samolotem Zbyszka. Wraz z płatowcem przyjechał Zbyszek z ojcem, by uroczyście przekazać swoje dzieło Stacji Młodego Technika. Oto i koniec historii. Co prawda, kierownik stacji proponuje przeróbkę samolotu na swego rodzaju łódź po dorobieniu pływaków, ale to już sprawy dalsze.

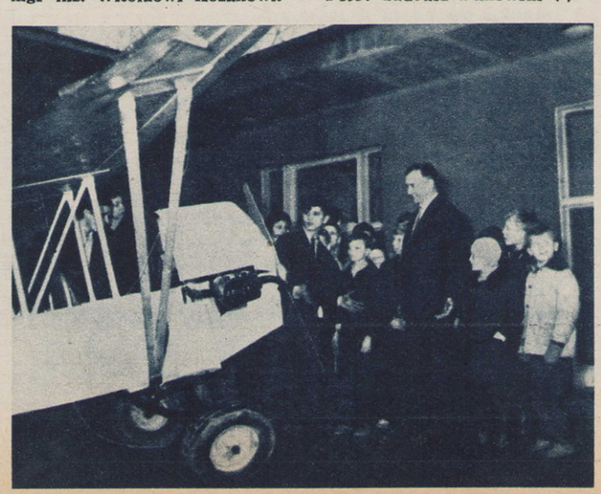


Konstruktor samolotu sprawdza silnik od starego „Volkswagena" — amfibii.

Osobiście niepokoić nas musi bierność licznych organizacji społecznych, w tym niestety naszego Aeroklubu. Czy naprawdę wiadomość o zamiarach Zbyszka nie zainteresowała czujnych przecież zawsze propagandystów klubowych, czy nikt z techników nie mógł wyjaśnić chłopcu jak właściwie powinien się zabrać do pracy?!. Oto pytania, które niestety musimy pozostawić bez odpowiedzi. I jeszcze jeden fakt godny zastanowienia, to zupełny brak kontaktu młodego konstruktora z prasą lotniczą, literaturą modelarską, czy jakimś kołem lotniczym itp., w sporym przecież mieście. Bo gdyby taki kontakt istniał, wierzyć trzeba, że Zbyszek inaczej by sobie wyobrażał samolot. Przypuszczalnie, „przypadek w Limanowej" będzie na pewno jakimś ostrzeżeniem dla zainteresowanych sprawami popularyzacji lotnictwa w Polsce, że najlepiej nie jest. Bohaterem pozostał jedynie Zbyszek Piotrowski, 15-letni obecnie chłopiec, który mimo wszystko dopiął celu i wypróbował swoje możliwości, które — kto wie — czy nie pomogą mu w przyszłości do uzyskania dyplomu inżyniera lotniczego.

PAWEŁ ELSZTEIN

A oto uroczyste przekazanie samolotu kierownikowi Stacji MT mgr inż. Witoldowi Kozakowi. Foto: Tadeusz Bukowski (3)



CZY SATURN V POLECI NA KSIĘŻYC?

Dla dokonania załogowej wyprawy na powierzchnię Księżyca konieczne się stało skonstruowanie rakiety nośnej o udźwigu znacznie większym od udźwigu rakiet dotychczas stosowanych, dlatego, że załogowy księżycowy statek kosmiczny musi mieć w chwili startu z Ziemi masę około 40 ton. Pierwotnie w USA rakietą tą miała być „Nova". Dokładna analiza problemu wykazała jednak, że lot ludzi na Księżyc można będzie zrealizować przy pomocy rakiety o nieco mniejszych rozmiarach. Cały wysiłek obrócono więc na skonstruowanie tej nieco mniejszej rakiety. Nazwano ją „Saturn V". Ma to być rakieta trzyczłonowa.

Budowę pierwszego jej członu o nazwie S-1C rozpoczęła w grudniu 1961 r. firma lotnicza Boeing. Ogółem ma być zbudowane 11 egzemplarzy tego członu, przy czym 3 pierwsze służyć będą tylko do prób naziemnych.

Człon S-1C ma być napędzany przez 5 silników typu F-1 wytwarzających łącznie ciąg 3400 Ton. Wewnętrzny silnik ma być umocowany nieruchomo, a cztery zewnętrzne rozmieszczone wokół niego symetrycznie na obwodzie koła o średnicy 9,25 m, mają być zamocowane wahliwie. Urządzenie hydrauliczne będzie mogło je odchylać w dowolnym kierunku od osi podłużnej rakiety o kąt 7°, umożliwiając w ten sposób sterowanie kierunkiem lotu rakiety. Każdy z silników ma masę 8265 kg, wysokość 5,4 m, średnicę wylotu dyszy 2,9 m i zużywa w ciągu sekundy 2700 kg mieszanki paliwowej. W chwili obecnej skonstruowana już została pewna ilość tych silników i poddawane są one próbom, ciągle jednak nie zdołano jeszcze osiągnąć stabilnego spalania się paliwa w silniku. Doprowadzenie do prawidłowego działania tego silnika wymagać będzie kilkuset prób. Jak się obecnie sądzi, silnik F-1 będzie gotów do prób w locie dopiero w 1966 r. Silniki F-1 zasilane są płynną mieszanką paliwową złożoną z kerosenu i płynnego tlenu. Ta mieszanka paliwowa daje impuls właściwy 260 sekund. Zbiornik paliwa ma zawierać 600 ton kerosenu, a zbiornik utleniacza ma zawierać 1400 ton płynnego tlenu, co zapewniać będzie działanie silników w przeciągu około 150 sekund. Człon S-1C ma mieć długość 14,4 m i średnicę 9,9 m, a masa jego w chwili startu z Ziemi ma wynosić 2140 ton, z czego 140 ton przypadać będzie na masę konstrukcji. Silniki członu działać będą do wysokości 64 km, nadając mu prędkość 2000 m na sek. i przyśpieszenie 4,5 g.

Drugi człon rakiety o nazwie S-2 budowany jest od września 1961 r. przez inną znaną firmę lotniczą — North American Aviation. Człon napędzany będzie przez 5 silników typu J-2, wytwarzających łącznie ciąg o sile 453,5 Ton. Silniki mają być zamocowane w analogiczny sposób jak w członie S-1C, z tą tylko różnicą, że cztery zewnętrzne silniki będą się mogły odchylać o większy kąt, wynoszący 10°. Każdy z silników ma masę 900 kg, wysokość 3 m i średnicę wylotu dyszy 2 m. W chwili obecnej silniki te przechodzą próby naziemne, a pierwsze próby w locie mają być wykonane w 1965 r. Silniki te zasilane są ciekłym wodorem i ciekłym tlenem, który daje impuls właściwy 420 sek. Zapas składników mieszanki paliwowej ma wynosić 422 tony, co zapewniać będzie pracę silników w przeciągu około 390 sekund, przy czym będą one mogły być wielokrotnie wyłączane i włączane. Człon mieć będzie długość 24,6 m, średnicę 9,9 m i masę startową 460 ton, z czego 38 ton przypadać będzie na masę konstrukcji.

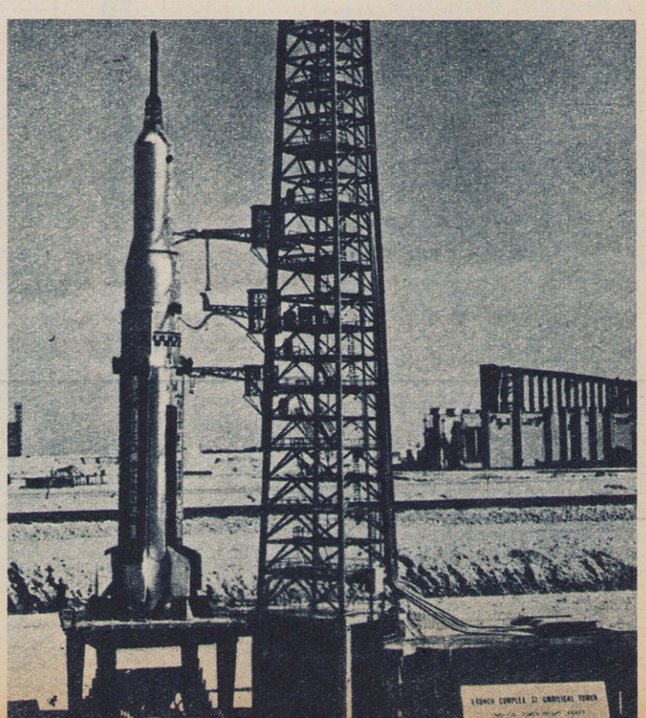
Trzeci człon rakiety, o nazwie S-4B, budowany jest od sierpnia 1962 r. przez firmę Douglas.

Człon ten napędzany będzie przez pojedynczy silnik typu J-2, zamocowany wahliwie. Silnik ten zasilany płynnym wodorem i płynnym tlenem wytwarza ciąg 90,7 ton. Zapas składników mieszanki paliwowej wynoszący około 105 ton pozwalać będzie na pracę silnika w przeciągu około 500 sekund.

Człon S-4B mieć będzie długość 21,0 m i grubość 6,6 m. Startowa masa członu wynosić będzie 119 ton, z czego 14 ton przypadać będzie na konstrukcję.

Startowa masa całej rakiety nośnej „Saturn V" będzie wynosić 2720 ton, a kadłub jej będzie mieć długość około 81 m (gdyż poszczególne człony będą nieco wsunięte w siebie) i grubość 10 m. Rakieta ta będzie zdolna do wprawienia w bliskoziemski ruch satelitarny aparatu kosmicznego o masie przeszło 120 ton, a w ruch ku Księżycowi aparatu kosmicznego o masie około 50 ton. Pierwsze próby w locie tej rakiety planowane są w 1967 r. Istnieją jednak uzasadnione obawy, że opóźnią się one przynajmniej o rok, w związku z czym termin realizacji pierwszej amerykańskiej załogowej wyprawy na Księżyc może się odsunąć poza planowany obecnie 1970 rok.

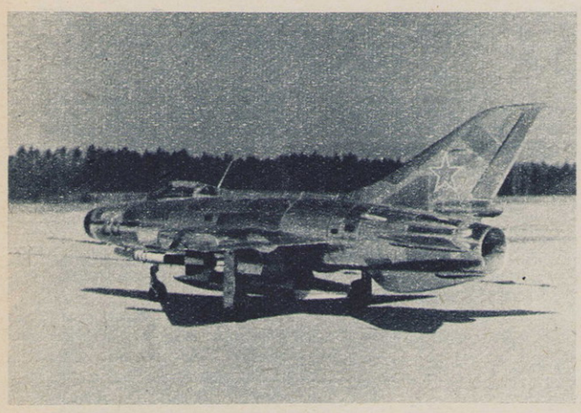
mgr inż. ANDRZEJ MARKS

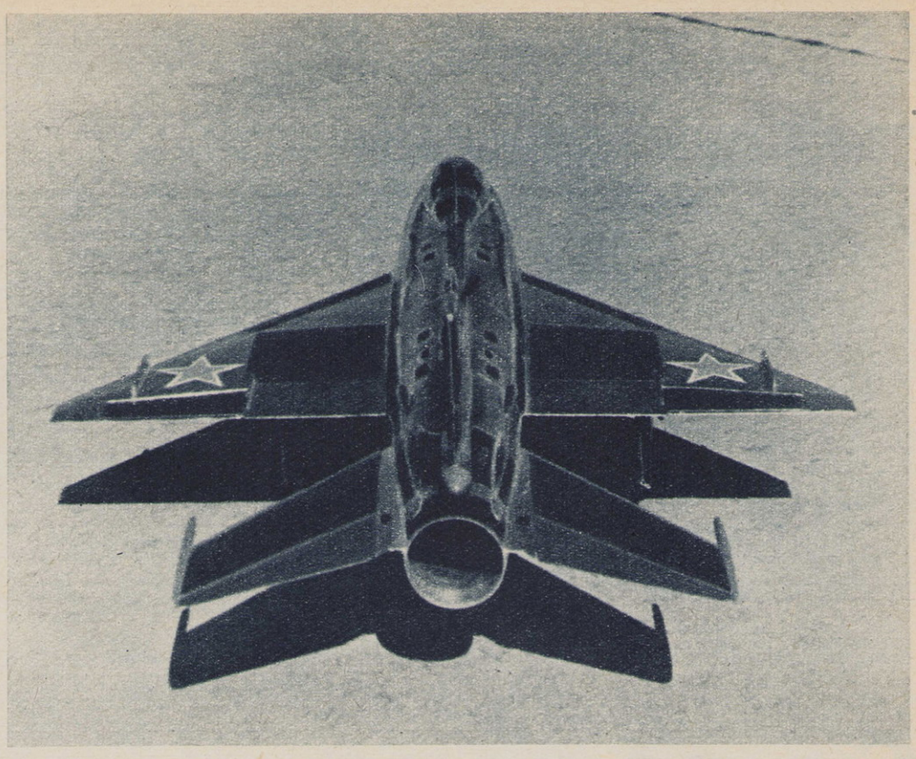


Makieta rakiety „Saturn V", wykonana w skali 1:48, na stoisku startowym. Foto: „Aviation Magazine"

ciekawy model

Nasz Czytelnik z Czechosłowacji Josef Urban, buduje interesujące modele samolotów. Ostatnio nadesłał nam zdjęcia swego najnowszego modelu samolotu Mig-21. Model wykonany jest w skali 1:9,7 i waży 3 kG. Przeznaczenie modelu: loty na uwięzi. Podwozie chowane po starcie. Silnik pulsacyjny.





małe lotnictwo na świecie ● ● ●

Austriak Oskar Czepa ustanowił niedawno pierwszy rekord krajowy długotrwałości lotu radioszybowca. Wynik 7 godzin 1 min. 18 sek. uznać trzeba za imponujący.

✶

W Bawarii (NRF) odbyły się w tym roku interesujące zawody wodnosamolotów, w których startowały również modele zdalnie kierowane. Startowali zawodnicy z Niemiec i Szwajcarii. (Warto przy okazji przypomnieć, że od dwóch lat sugerowaliśmy podobną imprezę w Rewie). A oto fragment regulaminu radiomodeli jednoczynnościowych. W ciągu 8 minut model musi: wystartować z wody (10 pkt), przez 10 sekund wznieść się pod wiatr (3 pkt), zakręt 180° w lewo (4 pkt), ósemka poziomo nad nadajnikiem (5 pkt), wodowanie i ponowny start (15 pkt), krąg i podejście do wodowania (3 pkt), wodowanie (5 pkt), powrót modelu — dopłynięcie do nadajnika (5 pkt).

✶

W Czechosłowacji postanowiono wydać odznakę modelarza rakietowego. A w ogóle, jak wynika z publikacji „Modelara", nasi południowi sąsiedzi poważnie zajęli się szkoleniem rakietowym, gdyż w roku przyszłym będą zorganizowane liczne kursy instruktorów i wprowadzone do produkcji nowe typy silników.

✶

Oryginalne zawody modeli redukcyjno-latających w pomieszczeniu zamkniętym przeprowadzono niedawno w USA. Model samolotu Cessna z roku 1907 utrzymał się w powietrzu 77 sek. Mimo iż zawody tego rodzaju przeznaczone są raczej dla specjalistów, w roku bieżącym udział w nich wzięło 53 zawodników.

✶

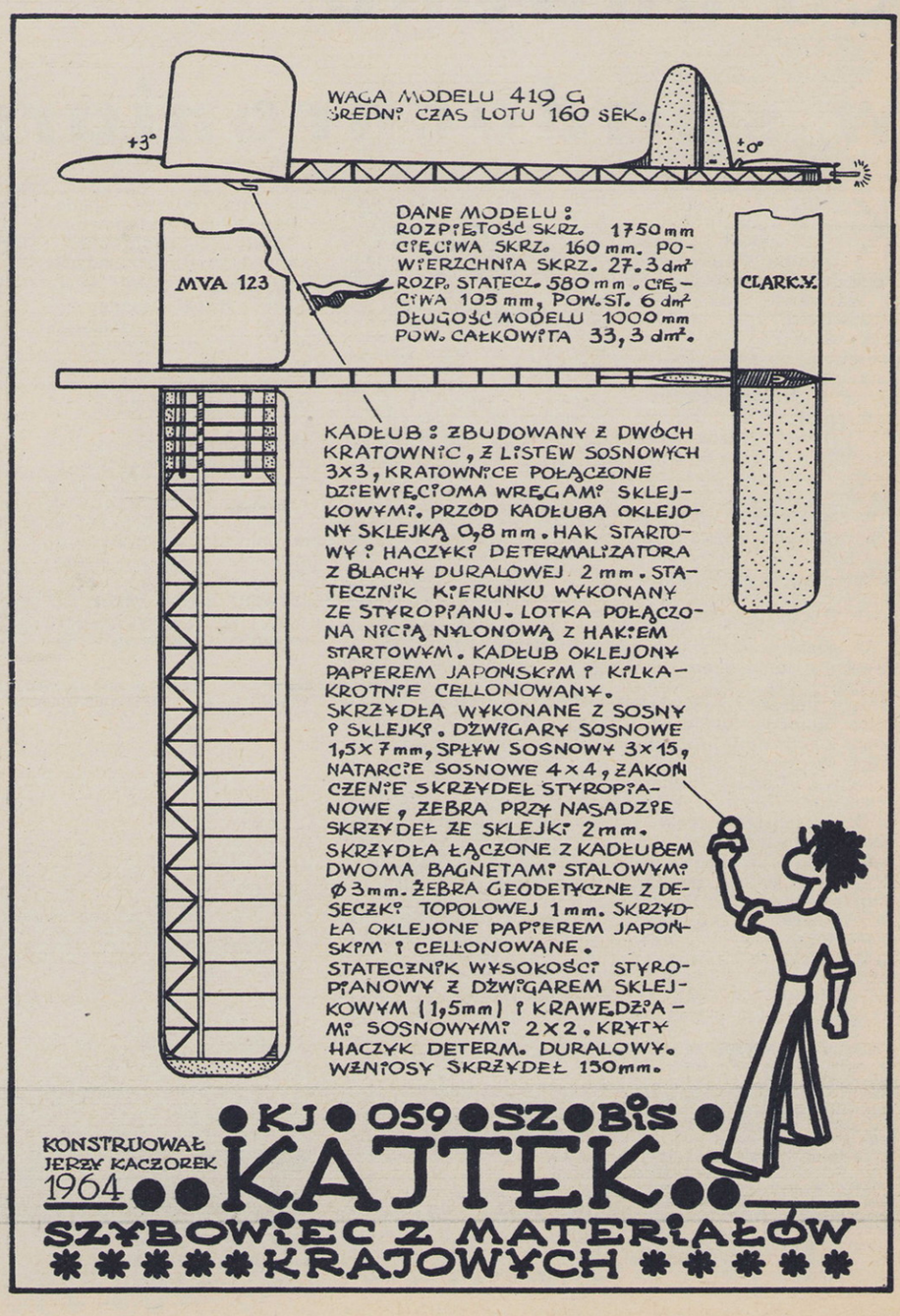
Włoscy modelarze w swoich modelach przeznaczonych do wyścigu na uwięzi stosują silniki „chłodzone" olejem. Zamiast żeber chłodzących umieszczono na cylindrze zbiornik z olejem. Podobno sposób ten ma pewne zalety dla zachowania „gorącego" silnika podczas przerw w locie przy tankowaniu.

✶

Zapowiadane na rok bieżący mistrzostwa świata mikromodeli, które miały się odbyć w Wielkiej Brytanii (w Cardington), nie doszły niestety do skutku, bowiem zgłosiły się ekipy zaledwie z 3 państw, a przepisy FAI wymagają udziału co najmniej 5 państw, aby impreza mogła być uznana za ważną. Zainteresowanych informujemy, że wśród trzech zgłoszonych ekip naszej na pewno nie było.

✶

Na liście najlepszych modelarzy — sportowców Czechosłowacji w 1964 roku znajdujemy następujące nazwiska: Modele silnikowe — Vl. Hajek, modele na uwięzi — J. Sladky, modele akrobacyjne — J. Gabris, a szybowce — I. Horejszi.



Nasza czołowa spadochroniarka Maria Puchar z Aeroklubu Warszawskiego, po skoku. Na spadochronie zapasowym widoczna jest „tablica przyrządów". Foto: B. Koszewski

Co nowego w spadochroniarstwie

KOLEJNE posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL odbyło się w dniu 10 listopada 64 r. w Warszawie, pod przewodnictwem ppłk. pil. Jerzego Świątka. Przed rozpoczęciem obrad wyświetlony został film z Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Moskwie i z VII Spadochronowych Mistrzostw Świata — amatorsko nakręcony przez nasze ekipy.

W ciągu jeszcze nie pełnego roku swej działalności Komisja Spadochronowa odbyła siedem posiedzeń, w tym dwa poza Warszawą — w CWL Krosno i Toruniu.

Na ostatnim (ósmym) posiedzeniu omówiono na wstępie realizację wniosków i uchwał podjętych przez Komisję Spadochronową w okresie jej działalności. Większość wniosków i uchwał Komisji zostało wykonane. Niemniej kilka bardzo istotnych spraw z różnych względów nie doczekało się zrealizowania. Dotyczy to przede wszystkim wprowadzenia nowego programu szkolenia spadochronowego i spraw związanych z postępem technicznym w spadochroniarstwie (m. in. pilociki spiralne, krótkie osłony).

Komisja stwierdziła, że obecny skład osobowy Wydziału Spadochronowego (w ostatnich kilku miesiącach sprawami spadochronowymi na szczeblu Zarządu Głównego APRL praktycznie zajmowały się tylko dwie osoby) **nie zabezpiecza i nie ma możliwości zaspokoić potrzeb w zakresie kierowania sportem spadochronowym, szkolenia dla WPD i postępu technicznego.** W związku z tym Komisja postuluje, ażeby Zarząd Główny APRL zreorganizował odpowiednio do potrzeb Wydział Spadochronowy, a w szczególności utworzył stanowisko d/s spadochronowego postępu technicznego i wydzielił jedną osobę zajmującą się wyłącznie sprawami sportu spadochronowego.

Za wkład pracy na rzecz Komisji udzielono podziękowania kol. **Wiesławowi Dudzińskiemu**, który prowadził stale jej sekretariat.

W dalszej części posiedzenia omówiono sprawozdania z przebiegu IX Spadochronowych Mistrzostw Polski seniorów i I Spadochronowych Mistrzostw Polski juniorów. Członkowie Komisji — wnosząc uwagi i propozycje idące w kierunku usprawnienia organizacyjnego i propagandowego tych imprez w przyszłości — uznali, że mistrzostwa tegoroczne były przeprowadzone dobrze. **Aeroklubowi Pomorskiemu** — jako organizatorowi — i kierownictwu mistrzostw Komisja Spadochronowa złożyła wyrazy uznania oraz podziękowanie. Jednocześnie udzielono podziękowania red. **Tadeuszowi Malinowskiemu** za jego aktywny udział w pracy Komisji Sędziowskiej Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", będących eliminacją do udziału w mistrzostwach Polski. **Komisja wyraziła swoje uznanie aeroklubom: Wrocław, Katowice, Inowrocław, Gdańsk** oraz **Krosno** za owocną pracę w zakresie przygotowania zawodników do mistrzostw i najliczniejsze ich obesłanie.

Komisja, po szerokiej dyskusji, powzięła uchwałę w sprawie powołania na rok 1965 spadochronowej kadry narodowej. Po raz pierwszy w historii sportu lotniczego postanowiono powołać kadrę narodową juniorów. Wnioskowany skład kadry narodowej seniorów jest następujący: **Edward Ligocki, Ryszard Kuś, Jan Kulis, Andrzej Zalasiński, Zbigniew Frankowski, Stefan Czerwonka, Jan Cierniak, Janusz Gawłowski, Jerzy Sobczyk i Sławomir Rynek** oraz kobiety: **Róża Sokołowska, Maria Puchar, Krystyna Kot i Antonina Chmielarczyk.** Do kadry juniorów zaproponowano następujące osoby: **Jerzy Nadolski, Jerzy Późny, Marian Zapart, Eligiusz Wojnarowski i Regina Koszykowska.**

Komisja Spadochronowa uważa za konieczne, ażeby każdemu członkowi kadry narodowej w danym roku zapewnić:

— imienny przydział spadochronu wyczynowego wraz z pełnym wyposażeniem (buty, hełm itp.),

— dodatkowy resurs samolotowy w macierzystym aeroklubie w ilości 25 godz. dla seniorów i 15 godz. dla juniorów,

— 14-dniowy bezpłatny obóz kondycyjny ze zwrotem utraconych zarobków.

Komisja podjęła w tej sprawie jednomyślną uchwałę.

Omawiając propozycje w sprawie opracowania regulaminu odznak spadochronowych, postanowiono przyszły regulamin oprzeć na następujących zasadach:

Wydawać własne narodowe odznaki spadochronowe A i B, odpowiadające co najmniej warunkom wymaganym dla równorzędnej odznaki FAI oraz odznaki instruktorskie II i I klasy. Odznaki: srebrną, złotą i złotą z trzema diamentami, jako międzynarodowe, wydawać zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI.

Ponadto Komisja podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia medalu spadochronowego, który przyznawany byłby przez ZG APRL za najwybitniejsze osiągnięcia sportowe w danym roku. Jednocześnie wystąpiono do ZG APRL o ogłoszenie konkursu otwartego na opracowanie projektów odznak narodowych i medalu spadochronowego.

W oparciu o złożony do ZG APRL projekt regulaminu nadawania uprawnień sędziego spadochronowego (regulamin ma być w najbliższym czasie zatwierdzony przez Prezydium ZG APRL) Komisja ustaliła listę sędziów spadochronowych: 16-tu I klasy i 13-tu II klasy. W skład proponowanej listy wchodzą kandydaci z APRL, WPD i Wojsk Lotniczych.

Przewodniczący Komisji referując swój wniosek o wprowadzenie od roku 1965 nowej formy współzawodnictwa sportowego przedłożył projekt regulaminu I Całorocznych Drużynowych Mistrzostw Spadochronowych Polski.

Parę wstępnych słów na temat regulaminu.

Całoroczne mistrzostwa drużynowe są przewidziane jako wyczynowa impreza masowa, w której może permanentnie uczestniczyć każdy skoczek posiadający II klasę wyszkolenia. W mistrzostwach może brać udział przez cały rok każdy aeroklub na samolotach będących w jego dyspozycji. Projekt regulaminu obejmuje 16 konkurencji celnościowych w kategorii seniorów i juniorów (do 21 lat). Zwycięzca każdej konkurencji otrzymuje tytuł Drużynowego Mistrza Spadochronowego Polski w danej konkurencji (np. w konkurencji skoków dziennych z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania). Każdą konkurencję mistrzostw można wykonywać wielokrotnie, przy czym liczony będzie najwyżej punktowany wyczyn wg punktacji tabel francuskich.

Drużynowe Mistrzostwa Spadochronowe Polski w danej konkurencji mistrzostw zdobędzie drużyna, która uzyska łącznie największą ilość punktów zdobytych w dwóch skokach wykonanych w ciągu 12 godzin przez każdego z 3 zawodników z drużyny. Skoki można wykonywać pojedyńczo i grupowo. Konkurencje obejmują skoki celnościowe w dzień i w nocy z wysokości 600, 1000, 1500 i 2000 m, z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu.

Przy okazji należy zaznaczyć, że projekt regulaminu uzyskał pełne poparcie ze strony WPD, które zamierzają niezwłocznie wprowadzić go w życie na swoim terenie. Po zebraniu uwag w sprawie projektowanego regulaminu powrócimy szerzej do tego tematu na łamach „Skrzydlatej".

Notujemy niespotykany od szeregu lat w sporcie spadochronowym ruch wyczynowy na polu bicia rekordów. Komisja Spadochronowa podjęła uchwałę o wyrażeniu uznania aeroklubom: **Jelenia Góra, Łódź, Poznań, Krosno i CWL**, za ich owocną działalność na polu wyczynowym, a w szczególności za ustanowienie nowych rekordów Polski. Analogiczną uchwałę podjęto w stosunku do **Aeroklubu Śląskiego** za uzyskanie dobrych wyników na VI Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych Katowice — Ostrava — Budapeszt (20.08—6.09.1964 r.). Złożono również gratulacje **Jerzemu Łobodzie** za wykonanie w roku bieżącym 1500-go skoku.

Wymienione tu wnioski i uchwały Komisji Spadochronowej jak również szereg innych będą przedmiotem omówień z kierownictwem Zarządu Głównego APRL, celem pilnego wprowadzenia w życie tych wszystkich zamierzeń, które powinny pomóc rozwinąć sport spadochronowy w skali naszych możliwości i ambicji.

tek.

Inspirowani przez coraz aktywniejszą Komisję Spadochronową APRL skoczkowie wyczynowi wzięli się za wypełnianie pustych miejsc w tabeli rekordów w skokach grupowych. Może po tym treningu przyjdzie czas i na rekordy świata... Foto: J. Szymański

Przed VII Krajowym Zjazdem APRL

RESTYTUUJMY KOMISJĘ SPORTOWĄ APRL

Sędziowanie skoków spadochronowych, w czasie których wykonywana jest akrobacja wymaga, nie tylko pełnej fachowości, ale również doskonałego wzroku i błyskawicznej orientacji.

WIELE różnych, ważkich dla dalszego rozwoju organizacji, problemów będzie rozpatrywane przez najbliższy Krajowy Zjazd APRL. Chciałbym, by wśród tych spraw znalazło się „być czy nie być" Komisji Sportowej APRL. Jest — moim zdaniem — wiele przyczyn, które skłaniają mnie do agitacji ZA. Przedstawię niektóre z nich.

● **Sędziowanie imprez.** Mniej czy wiecej oficjalnymi kanałami rozchodza się po szeregu zawodów, nawet rangi mistrzostw Polski, wieści o niedociągnięciach w pracy Komisji Sędziowskiej. Te z kolei mają trudności kadrowe (skąd brać fachowców do tej skomplikowanej odpowiedzialności i formalności czy wręcz nadużyć. Bo i te — niestety — miały już ostatnio miejsce.

● **Dobór, szkolenie i kontrola komisarzy sportowych.** Zamieszczony niedawno w „SP" świetny reportaż Ryszarda Witkowskiego z rekordowych lotów na „Iskrze" pokazywał dokładnie jak wysokiego fachowego i sportowego poziomu wymaga od komisarzy sportowych kontrola tego typu lotów. Tymczasem odbyło się szereg kursów specjalistycznych wszelkiego typu, a od wielu wielu lat nikt nie zajął się dokształceniem komisarzy sportowych (nie liczę poruszania tych spraw na odprawach personelu etatowego klubów). Nie istnieje w praktyce żadna (choćby najbardziej wyrywkowa) kontrola działalności komisarzy. Zestawiona z wielkim trudem przez Wydział TiI ZG APRL nowa od siedmiu chyba lat lista komisarzy nie została oficjalnie opublikowana w prasie. Zresztą sprawa publikacji oficjalnych (myślę tylko o sporcie) APRL to oddzielna kwestia.

● **Biuletyn Aeroklubu PRL.** Wbrew oficjalnej i słusznej w założeniu nazwie jest to wykaz li tylko rekordów oraz odznak szybowcowych. Odznaki spadochronowe nie są (nawet te, które były wydane) podawane do wiadomości publicznej. Porównajmy z dawnymi biuletynami naszymi, czy tymi które wydają obecnie inne aerokluby narodowe. Dokładne dane o imprezach, sędziach, komisarzach sportowych. Sprawy wszystkich — łącznie z modelarstwem — dyscyplin lotniczego sportu.

● **Odznaki lotnicze.** Tu pozostałe dziedziny powinny wziąć przykład z szybownictwa, gdzie sprawa ta jest nieprzerwanie prowadzona bez zastrzeżeń. Dobrze się stało, że ostatnio przejawiła w tym kierunku inicjatywę Komisja Spadochronowa APRL. Wprowadzenie ścisłej kontroli wyczynów warunkowych i systematycznego wydawania odznak we wszystkich rodzajach lotnictwa — to potrzeba chwili.

Te uwagi ogólne są w pełni poparte osobistym doświadczeniem sędziowskim. Oto przykład. W czasie zawodów jeżowskich wiele trudu kosztowało wpojenie pilotom — młodym wyczynowcom, że TYLKO i JEDYNIE spełnienie wszelkich wymogów regulaminu sportowego jest warunkiem zaliczenia konkurencji. Zdarzyło się (w tym roku), że jeden z uczestników nie znalazłszy punktu zwrotnego — widoczność była rzeczywiście kiepska — poleciał dalej i uzyskał dobry wynik. Że on sam miał do komisji żal o „O" za tę konkurencję — można to jeszcze tłumaczyć zawodniczym zacietrzewieniem. Gorzej jednak, że jego instruktor i kierownik sekcji szybowcowej jednego z klubów zwierzył mi się, iż sędziowie mogli zaliczyć ten rezultat, bo „przecież on (ten zawodnik) gdzieś w okolicy punktu zwrotnego na pewno przeleciał, a że go nie widział..." Komentarza nie muszę dodawać.

Wróćmy do spraw zasadniczych. Prawdą jest, że niektóre z wymienionych przeze mnie problemów sportowych rozstrzygają — lub powinny to robić komisje specjalnościowe. Uważam jednak, że dla nich kwestii szkoleniowych (obecnie całkiem na marginesie), technicznych (sprzętowych i w zakresie imprez) oraz zawodniczych (np. przygotowania do mistrzostw świata) — jest — biorąc pod uwagę społeczny charakter pracy — aż nadto. Jakie zaś tematy widziałbym w działalności Komisji Sportowej APRL?

Ano popatrzmy szerzej na przedstawione argumenty ZA. Większość wymienionych prac kwalifikuje się do społecznego nadzoru i rozstrzygania. Przykład z piłkarskiej łączki. Na każdy mecz I ligi obok kompletu trzech sędziów Wydział Gier i Dyscypliny PZPN deleguje swego przedstawiciela, by z trybuny, nie wtrącając się do gry i sędziowania, obserwował z notesem w ręku to co się dzieje na boisku. Czy, choćby od czasu do czasu, nie przydaliby się i na naszych lotniczych imprezach tacy społeczni bezstronni obserwatorzy — przedstawiciele Komisji Sportowej? A nadzór i wyrywkowa kontrola komisarzy sportowych w klubach — czy np. przy odejściach na trójkąty memoriałowe przestrzegana jest wysokość 1 000 m? — to również pożyteczne pole do popisu. Nie mówię (a fe) o decyzjach w przypadkach niedociągnięć czy nadużyć i rozstrzyganiu sporów czy protestów.

Nawet z tego krótkiego przeglądu sportowych problemów widać, że wiele dobrego mogliby zrobić lotniczy „Sprawiedliwi".

JERZY POMIANOWSKI

Komisja Sędziowska mistrzostw samolotowych radzi pod przewodnictwem znanego działacza sportowego inż. Witolda Rychtera. Foto: B. Koszewski (3)

często niewdzięcznej, a przecież społecznej pracy?), kłopoty z „uchwyceniem" drobnych przestępstw sportowych zawodników itp. Problemy te — także w bieżącym roku — były przedmiotem obrad komisji fachowych AFRL. Dodajmy, że w zawodach terenowych dochodzą dodatkowe trudności wobec braku doświadczonych komisarzy sportowych i często równie nieuzasadnionych co przykrych posądzeń o „stronniczość".

● **Sędziowie zawodów całorocznych.** Niezwykle pracochłonna techniczna strona tego zagadnienia przypada w udziale Wydziałowi Treningu i Imprez ZG APRL (szybowce) i redakcji „Skrzydlatej" (spadochronowe). Zatrudnione przy rejestracji wyników osoby są zawalone po uszy robotą papierkową i kontrola wyczynów ma charakter czysto formalny. W tej sytuacji otwarta jest droga do wszelkiego typu nie-

Stosunkowo najmniej problemów jest przy sędziowaniu zawodów szybowcowych (na zdjęciu fragment tegorocznych SMP), ale i tu czasem wynikają kwestie trudne do rozstrzygnięcia.

ADAM KUROWSKI, płk dypl. nawig. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

LOS TAK CHCIAŁ

JECHAŁEM konno, bo nasze samochody zostawiliśmy na przeprawie przez Bzurę pod Brochowem. Przede mną widniała Puszcza Kampinoska. Początkowo oddzielne połacie lasu stopniowo zagęszczały się, aż po kilku kilometrach stanowiły już prawie jednolity masyw leśny. Nie jechałem głównym traktem, lecz boczną drogą, która miała mnie wyprowadzić na leśniczówkę — miejsce zatrzymania się sztabu gen. Kutrzeby. Po drodze wymijałem małe grupki pieszych, zdążające na wschód. Nie śpieszyłem się.

Do leśniczówki było około 12 kilometrów. Jadąc na zmianę truchcikiem i stępa, bez większych przygód osiągnąłem cel. Gdy zameldowałem się u szefa sztabu płk. dypl. Lityńskiego, powiedział mi, że właściwie, wobec odesłania naszego lotnictwa, nie mam w sztabie co robić. Poradził także, abym trzymał się swego konia, skoro go już mam, ponieważ sztab rozporządza zaledwie dwoma samochodami.

Przeczytałem rozkazy operacyjne na noc i dzień następny. Były już napisane i rozesłane. Drogę przez dalszą część Puszczy Kampinoskiej ma otworzyć i zabezpieczyć grupa kawalerii gen. Abrahama (Wielkopolska bk i Podolska bk). W nocy musi opanować wyjście z puszczy w rejonie Palmir. Obecnie w jej posiadaniu jest mniej więcej połowa tego obszaru leśnego.

— Skoro tak — powiedziałem — i skoro mam jechać konno, to pozwoli pan pułkownik, że dopędzę kawalerię i będę z nią dalej maszerował.

Jazda w pojedynkę nie była bardzo przyjemna, nie dawała żadnego oparcia w razie walki i niebezpieczeństwa. Tyłowy maruder nie zna sytuacji i zawsze jest skory do panicznych nastrojów. Wolałem być przy jakimś oddziale. Lityński zaaprobował ten projekt i dał mi komplet rozkazów operacyjnych dla doręczenia gen. Abrahamowi. Wprawdzie były one już zabrane przez oficera łącznikowego kawalerii, ale w tej niepewnej sytuacji lepiej zdublować wysłanie tak ważnych rozkazów.

Pojechałem. Teraz już nie było tak spokojnie jak przed południem. Powietrze było czyste i nad puszczą uwijały się bombowce, nurkowce i myśliwce niemieckie.

Jadąc częściowo na przełaj, w pewnym momencie natknąłem się na niewielki lasek oddalony o jakieś 400 m od głównego traktu. Przy trakcie widniała jakaś wioska. Lasek był pełny wojska i taborów. Tuż na skraju zobaczyłem cztery taczanki kawaleryjskie z przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi, które jednak bynajmniej nie zajmowały stanowisk ogniowych, lecz stały stłoczone w lesie. W górze latała w krąg eskadra nurkowców Ju-87. Zapytałem żołnierzy o dowódcę plutonu karabinów maszynowych. Jeden z ułanów powiedział, że wie gdzie jest i mnie zaprowadzi. Oddałem konia pod opiekę innemu ułanowi i poszedłem.

Gdy uszliśmy ze sto kroków, usłyszałem typowy dźwięk nurkującego samolotu i w tym samym momencie gdzieś bardzo blisko uderzyła bomba. Rzuciliśmy się na ziemię. Zaczęło się piekło, bomby trzaskały jak pioruny z prawej i z lewej, tuż nad sobą nieprzerwanie słyszeliśmy świst odłamków. Bałem się! W panicznym strachu wciskałem głowę między jakieś wystające korzenie. Był to zwyczajny ludzki strach i jakieś przemożne obezwładniające uczucie bezradności.

Na szczęście nie trwało to długo. Nurkowce odleciały. Od razu otrząsnąłem się z poprzedniego przykrego uczucia. Odnalazłem dowódcę plutonu, podchorążego i namówiłem go, aby jednak ustawił swój pluton na stanowisku ogniowym. Osiem karabinów maszynowych mogło dużo zdziałać. Ustawiliśmy dwie taczanki na skraju lasu i dwie w kępie krzaków o jakieś 100 m od lasu, tak, że wzajemnie mogły się osłaniać ogniem, gdyby samoloty wzięły je za cel.

Odjechałem na chwilę do wioski, aby zobaczyć, co się dzieje na trakcie i czy nie ma tam lotników. Na pierwszym z brzegu podwórku zobaczyłem gen. Włada, dowódcę 14 dywizji piechoty. Oddziały tej dywizji w dużym rozczłonkowaniu posuwały się wzdłuż traktu.

W pewnym momencie w nadjeżdżającym z dużą szybkością samochodzie rozpoznałem mundury lotnicze. Zatrzymałem wóz. Okazało się, że jechał por. obs. Wilczyński z 33 esk. obs. i trzech sierżantów. Samochód był naładowany po brzegi jakimiś pakunkami i tobołami, wóz prowadził jeden z sierżantów. Było oczywiste, że z ostatniego miejsca postoju nie wyjechali oni poprzedniego wieczoru — utknęliby gdzieś daleko od przepraw, podobnie jak kolumna sztabu. Musieli opuścić eskadrę o wiele wcześniej, skoro nad ranem przedostali się przez most. Na moje zapytanie por. Wilczyński zameldował, że wyjechali za zezwoleniem dowódcy eskadry. Skinąłem głową: możecie jechać dalej. Sierżant natychmiast ruszył pełnym gazem. Niestety, zdaje się daleko nie ujechali. W oddali słychać było znowu warkot niemieckich samolotów. Pogalopowałem do „swojego" lasku. W przelocie spojrzałem za zakręt traktu i wydało mi się, że samochód 33 eskadry utknął wśród taborów. Poprosiłem podchorążego, aby mi zezwolił strzelać z jednego stanowiska. Gdy poczułem w rękach dwa sprzężone „cekaemy", wstąpił we mnie zupełnie inny duch niż podczas pierwszego nalotu.

Pierwsze bomby nurkowców spadły w to miejsce, gdzie przed kilku minutami rozmawiałem z lotnikami. Inne eskadry bombardowały dalsze odcinki traktu i ponownie nasz lasek. Ponieważ wiadomo, że gen. Wład zginął w Puszczy Kampinoskiej, przypuszczam, że to się stało podczas tego właśnie nalotu. To samo myślę o por. Wilczyńskim, bo oficjalne źródła też podały, że zginął w drodze przez Kampinos. Nazwisk owych trzech sierżantów nie znam, a i oni prawdopodobnie zginęli.

Wtedy jednak nie rozmyślałem o tym wszystkim. Osiem ciężkich karabinów maszynowych grało. W tym dwa moje. Przeżyłem niebywałą emocję. Strzelałem do tych samolotów, które nurkowały nad traktem, było to jednak dość daleko. Nie mogłem uchwycić odpowiedniego wyprzedzenia. Oddawałem serię w momencie, kiedy pilot podrywał samolot ku górze, gdyż na moment jakby zawisał w powietrzu. Nic jednak z tego nie wychodziło. Osiągnąłem tylko to, że ani przez moment nie odczuwałem strachu, choć jedna ze stukilogramowych bomb upadła akurat w środek między rozstawione cztery taczanki. Jakże wielka różnica zachodzi w samopoczuciu człowieka, gdy może przeciwstawić się niebezpieczeństwu, gdy pochłania go walka, a nie jest tylko biernym celem napastnika.

Niemcy odlecieli i nastąpił błogi spokój. Wróciłem do swego konia i po rozkiełznaniu podałem mu owies w karmiaku.

Teraz już bez przeszkód dojechałem do wskazanego mi w sztabie miejsca postoju gen. Abrahama. Oddałem rozkaz i powtórzyłem pewne ustne wyjaśnienia przekazane mi przez płk. Lityńskiego. Nie miałem więcej żadnych obowiązków i skoncentrowałem się jedynie na myśli przedostania się do Warszawy.

Sztab gen. Abrahama „urzędował" po prostu w lesie na skrzyżowaniu przesieki z jakąś leśną drogą. Przesieka ta była osią działania 17 pułku ułanów. Trochę w przodzie od sztabu grupy stał szwadron odwodowy, a koło niego koniowodni spieszonych szwadronów, zajmujących pozycję. Dołączyłem do dowódcy szwadronu odwodowego (3 szwadron), z którym odtąd nie rozstawałem się aż do Palmir. Zaczęliśmy pogawędkę o ostatnich wydarzeniach. Mówił mi, że Niemcy są przed nami, ale prawdopodobnie mają w puszczy tylko słabe punkty oporu. W dzień trudno je wymanewrować, bo ich strzelcy z karabinami maszynowymi posługują się słupołazami. Usadowieni na sosnach na skraju polanek mają doskonały obstrzał. Na drogach operują także lekkie czołgi.

— Niedługo jednak zapadnie zmrok i my będziemy górą — zakończył rotmistrz.

Rzeczywiście, niedługo po tym byłem świadkiem manewru, który mnie, mało obeznanemu z taktyką kawalerii, nawet zaimponował. Na jakie 45 minut przed zapadnięciem zmroku spieszone szwadrony zostały ściągnięte. Wszystko siadło na koń i uformowała się kolumna pułku. O zmroku ruszyła, przeszła na sąsiednią przesiekę i pomaszerowała wzdłuż niej na wschód, wcale nie dbając o to, że gdzieś w sąsiedztwie, a nawet z tyłu od czasu do czasu rozlegała się seria karabinu maszynowego lub huk granatu. Jak się mogłem zorientować, podobny manewr wykonały także inne pułki i o świcie obie brygady wyszły na wschodni skraj Puszczy Kampinoskiej, przesuwając „front" o 20 kilometrów.

Dla mnie nie była to taka prosta jazda. Jechałem w półbucikach i stopniowo zacząłem sobie obcierać łydki. Nasz szwadron szedł w środku kolumny. Marsz odbywał się w zupełnej ciemności, a teren był pagórkowaty. Szwadrony rozciągały się jak harmonijka, a potem tylne plutony, bojąc się, aby nie utracić kontaktu z poprzednikiem, podciągały kłusem. Rotmistrz, którego się kurczowo trzymałem, też kilkakrotnie dociągał swój szwadron kłusem. Nikt nic nie mówił i nie wydawał komend, rozlegał się tylko chrzęst siodeł. Każdy utrzymywał takie tempo jazdy, jak jego poprzednik i dlatego następowały te ciągłe zrywy. W całości więc jazda była bardzo dla mnie męcząca, tym bardziej, że minęło już 17 lat jak przeszedłem z artylerii do lotnictwa i w ciągu tego czasu z koniem miałem do czynienia tylko dorywczo. Rotmistrz trochę podrwiwał ze mnie, ale wytrwałem do końca.

Marsz bez żadnego odpoczynku trwał aż do godz. 10, bo tego dnia mgła znowu osnuła teren i lotnictwo niemieckie nie mogło się pojawić. Zatrzymaliśmy się w jakimś parowie, rozpoczynającym się dokładnie o sto metrów od grupy kilku murowanych willi należących do Palmir.

Moje nogi były w dość opłakanym stanie, a głód skręcał mi kiszki. Nic też dziwnego, że po nakarmieniu konia pomyślałem przede wszystkim o zdobyciu żywności. Wszedłem do jednej z opustoszałych willi.

Nagle rozległ się suchy trzask uderzenia pocisku, a o ułamek sekundy później huk wystrzału z działa. Zrozumiałem od razu, że to czołg niemiecki strzela z bliskiej odległości. Wbiegający żołnierz krzyknął, że u wylotu drogi z lasu widział trzy czołgi. Nie pojechały jednak dalej, bojąc się widocznie odcięcia na drodze leśnej. Kilka pocisków dostało się sąsiednim willom, „moja" była zasłonięta przez inne. Następnie czołgi zaczęły strzelać wzdłuż drogi w kierunku parowu, w którym biwakowała kawaleria. Po kilku minutach ogień czołgów ustał. Bałem się o swego konia. Czy się tam co nie stało, czy szwadron nie odchodzi gdzieś dalej w głąb lasu? Wróciłem biegiem na biwak. Zastałem wszystko na miejscu.

Tymczasem moją uwagę pochłonęły zupełnie inne sprawy, wobec których natychmiast zapomniałem o pustym żołądku. Rotmistrz, dowódca 3-go szwadronu, wezwany na odprawę do dowódcy pułku, już po kilku minutach wrócił i podnieconym tonem zawołał dowódców plutonów.

— Panowie, za godzinę pułk wyrusza jako straż przednia w kierunku stolicy. Nasz szwadron zaś otrzymał historyczne zadanie — rozpoznajemy jako podjazd na Warszawę! Wyjdziemy natychmiast na skraj lasu, to jest 500 metrów stąd. Tam po zorientowaniu się w terenie wydam szczegółowe rozkazy. Szwadron — do koni!

Śpiesząc do swego konia zobaczył mnie i w przelocie rzucił:

— No cóż, panie pułkowniku, jedzie pan z nami?

— Tak — odpowiedziałem bez wahania — dołączę do was na skraju lasu.

Dlaczego się na to zdecydowałem? To nie był przejaw jakiejś nadzwyczajnej odwagi. Może trochę sprawa ambicjonalna wobec szwadronu, przy którym pętałem się przez całą noc. Ale główny motyw był zupełnie inny. Gdybym jechał z pozostałą częścią pułku, musiałbym siedzieć w tym parowie jeszcze przez godzinę, a tego właśnie się bałem. Zdawałem sobie sprawę, że czołgi, które już raz podchodziły, mogą powtórzyć swój atak, może również przylecieć lotnictwo, bo mgła już zeszła. Nie chodziło mi o własne bezpieczeństwo — o tym jakoś nie myślałem, ale wybuch jednego pocisku lub bomby w tym parowie pełnym koni i ludzi mógł wyrządzić prawdziwe spustoszenie. Panicznie bałem się zobaczyć taką jatkę, jaką widziałem po bombardowaniu Luszyna.

Teraz nie chciałem jechać obok dowódcy, na czele szwadronu i przeszkadzać mu w jego czynnościach. Wziąłem konia za uzdę i poszedłem śladem podjazdu, wiedząc, że musi zatrzymać się przy wyjściu z lasu. Tam do niego dołączę, gdy rotmistrz wyda zarządzenia plutonom.

Los jednak postanowił inaczej. Byłem właśnie na małym wzniesieniu i widziałem kręcących się na skraju lasu ułanów, kiedy usłyszałem dwa dalekie głuche odgłosy strzałów artyleryjskich i natychmiast po tym gruchnęły dwa wybuchy ciężkich pocisków gdzieś bardzo blisko szwadronu.

Za chwilę znowu dwa dalekie odgłosy i dwa pióropusze ziemi wystrzeliły w górę o trzydzieści kroków przede mną, ale ich wybuchów już mogłem liczyć, by mnie zauważono. Do willi w Palmirach było ze trzysta metrów, tyleż do miejsca, gdzie biwakował 17 pułk ułanów. Tam zresztą słyszałem krzyki i nawoływania. „Do koni!" Prawdopodobnie odeszli gdzieś dalej. W parowie także musiały być straty, bo kilkanaście koni galopowało z rżeniem po lesie w tę i tamtą stronę. Zdecydowałem się, że jeśli nie nadejdzie żadna pomoc, to spróbuję dopełznąć do drogi przy willach. Tam ktoś mnie zauważy. Na razie nic mi nie pozostawało, jak czekać i rozmyślać.

Jako dawny artylerzysta uprzytomniłem sobie, że moje zranienie było zupełnie przypadkowe. Niemcy musieli już zawczasu wstrzelać baterię do skraju lasu. Niewątpliwie wiedzieli także, że tam zaczynało coś się dziać. Gdy obserwator ujrzał szwadron wychodzący z lasu, zastosowali typowy „ogień do pola". Przypomniała mi się komenda: „Dwa pokrętła w lewo, dwa pokrętła w przód! Ognia!" Właśnie te pierwsze dwa pokrętła zdecydowały o mojej obecnej sytuacji.

Nagle wśród tętentu desperackich galopów przerażonych koni odróżniłem gdzieś niedaleko odgłos rytmicznego kłusa. To już nie mógł być koń bez jeźdźca. Zacząłem krzyczeć:

— Hallo! Tu ranny!

Kłus się przybliżał. Nadjechał patrol — kapral z dwoma ułanami. Poznali mnie od razu, bo ostatecznie lotnik w skórzanej kurtce na koniu nie był zjawiskiem powszechnym. Powiedziałem co się stało.

— Proszę tu leżeć spokojnie, panie pułkowniku, przyjedzie po pana sanitarka, na pewno, proszę być spokojnym.

Uwierzyłem i czekałem.

Pożar jednego z lotnisk polskich we wrześniu 1939 r. Na pierwszym planie samolot szkolny PWS-14.

słyszałem — uczułem straszliwy szokujący ból, ból w lewej łydce i zwaliłem się na ziemię. Koń szarpnął się i pognał przed siebie.

Przytomności nie straciłem. Pierwsza myśl jaka błyskawicznie przeleciała mi przez głowę zanim jeszcze leżałem na ziemi była:

„No, bracie, tańczyć to już nie będziesz!" To śmieszne, w tej sytuacji gdy wali się w gruzy armia i ojczyzna, a jednak właśnie tak pomyślałem!

Po chwili dalsze dwa wybuchy rozległy się w kierunku biwaku, potem dalsze jeszcze głębiej w lesie, gdzie stały prawdopodobnie inne pułki.

Po upadku na ziemię z tzw. chlebaka, który opuszczając samochód wypakowałem niezbędnymi drobiazgami, wyjąłem ręcznik i mocno zawiązałem raz pod kolanem i raz powyżej kolana. Teraz dopiero zacząłem się zastanawiać nad swoim położeniem. Leżałem sam w lesie. Szwadron oczywiście prysnął do przodu i nie

Po dość długim czasie usłyszałem głos silnika. Nie była to sanitarka, lecz mały „Fiat". Nie mieli noszy, ale unieśli mnie na własnej kurtce i jakoś dojechaliśmy na pułkowy punkt opatrunkowy. Rannych było kilkunastu, w tym dowódca pułku. Lekarz — porucznik założył mi prowizoryczny opatrunek i łupki. Na moje zapytanie odpowiedział mi wprost:

— Jeśli trafi pan do chirurga przed upływem 24 godzin, noga może być uratowana, jeśli nie — amputacja.

Podziękowałem za naprawdę niezwykle serdeczne zajęcie się moją osobą. Wylądowałem na wozie, który miał mnie zawieźć do szpitala.

*

Wspomnienia z okresu międzywojennego i kampanii wrześniowej płk. dypl. nawig. w stanie spoczynku Adama Kurowskiego ukażą się nakładem Wydawnictwa MON w formie książkowej, pt. „Kraksy i wzloty", w połowie 1985 roku.

Odznaka 302 Dywizjonu Myśliwskiego zawierała na górnej tarczy cyfrę swej poprzedniczki — Dywizjonu 1/145.

ZAMIAST OPOWIADANIA

10 czerwca 1940 r. Dywizjon 1/145 („Grouppe de Chasse Polonaise de Varsovie", przydzielony do francuskiej 42 Grupy Myśliwskiej) wystartował do walki pod dowództwem mjr. pil. Józefa Kępińskiego w składzie dwunastu samolotów „Caudron". Ponad Dreux Polacy zauważyli formację dwudziestu bombowców „Dornier 17" lecących w eskorcie piętnastu „Me-109". Pomimo liczebnej przewagi Niemców mjr Kępiński zaatakował wyprawę. W wyniku spotkania zestrzelono dwa bombowce i jednego myśliwca. Jeszcze tego samego dnia radio francuskie nadało pochwalny komunikat o walce Polaków. Podkreślono, że Dywizjon 1/145 śmiało zaatakował o wiele silniejszego liczebnie przeciwnika. W spotkaniu został ciężko ranny dowódca dywizjonu mjr. pil. J. Kępiński.

Tyle mówi kronika o walce nad Sekwaną jedynej większej, zwartej polskiej jednostki lotniczej, która występowała w tragicznej kampanii francuskiej 1940 r.

Nie przypadkowo wyznaczono właśnie Kępińskiego na dowódcę Dywizjonu. Stanowisko to wymagało nie tylko znajomości fachu i umiejętności szybkiego zgrania pilotów zebranych z dawnych przedwojennych pułków. Sytuacja jaka panowała wówczas we Francji zmuszała ponadto dowódcę do pobierania trafnych i zupełnie samodzielnych decyzji. Oto jeden z przykładów: W końcu maja 1940 r. francuski minister lotnictwa zawiesza samoloty „Caudron", które po trafieniu z działka rozlatywały się w powietrzu. Co robić? Front się łamał, szanse otrzymania w najbliższym czasie samolotów innego typu były znikome. Piloci decydują się latać na sprzęcie dotychczasowym i Kępiński po prostu zawiadamia o tym władze francuskie. Na tych to „zawieszonych" maszynach piloci dywizjonu Kępińskiego zestrzelili 8 czerwca pięć „Me-110", a nazajutrz dwa „Me-109" i jeden bombowiec. Po kapitulacji Francji, pod koniec czerwca 1940 r., personel polski zdołał ewakuować się do Anglii, gdzie już w miesiąc później jednostka została odtworzona jako 302 Dywizjon Myśliwski.

Na ziemi francuskiej Dywizjon pozostawił mogiły 7 pilotów, 5 mechaników (zginęli przy bombardowaniu lotniska Lyon-Bron) oraz niezdolnego do transportu, ciężko rannego swego dowódcę. O stanie zdrowia Kępińskiego niech świadczy fakt, że w rozkazie wydanym już w Anglii uznano go za zmarłego i pośmiertnie odznaczono „Virtuti Militari" wraz z nominacją na podpułkownika.

Kępiński przeżył. Po długim okresie rekonwalescencji uznany został przez niemiecką komisję lekarską jako całkowicie niezdolny do służby wojskowej. Przy zwolnieniu ze szpitala zapytano Kępińskiego co ma zamiar dalej robić. Odpowiedź „powrócę znów do polskiego lotnictwa" przyjęta została ironicznym śmiechem. Ale pułkownik dotrzymał słowa. Przy pomocy członków ruchu oporu, jeszcze w okresie wojny, przedostał się — nie bez przygód — do Anglii, gdzie znowu przystąpił do szkolenia polskich lotników.

Oto w wielkim skrócie dzieje ppłka Kępińskiego i jego chłopców. Dzieje, które aż proszą się o jakieś większe opracowanie, może nawet książkę. Niełatwo będzie obecnie zebrać do nich materiały. Niezwykle skromny myśliwiec nie lubił mówić o sobie, o swoich przeżyciach. „Piszcie najpierw o godniejszych ode mnie — ja jeszcze poczekam" — niezmiennie odpowiadał na nasze indagacje.

26.III.br. zmarł w Warszawie ten wybitny lotnik, znakomity dowódca, najlepszy kolega. Nazwisko „Józef Kępiński" na zawsze pozostanie w annałach lotnictwa polskiego, a szczególnym blaskiem świecić będzie w dziejach jakże ciężkiego okresu walk Polaków na ziemi francuskiej w maju i czerwcu 1940 r.

J. Kędz.

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

RAKIETY W SŁUŻBIE METEOROLOGII W INDII

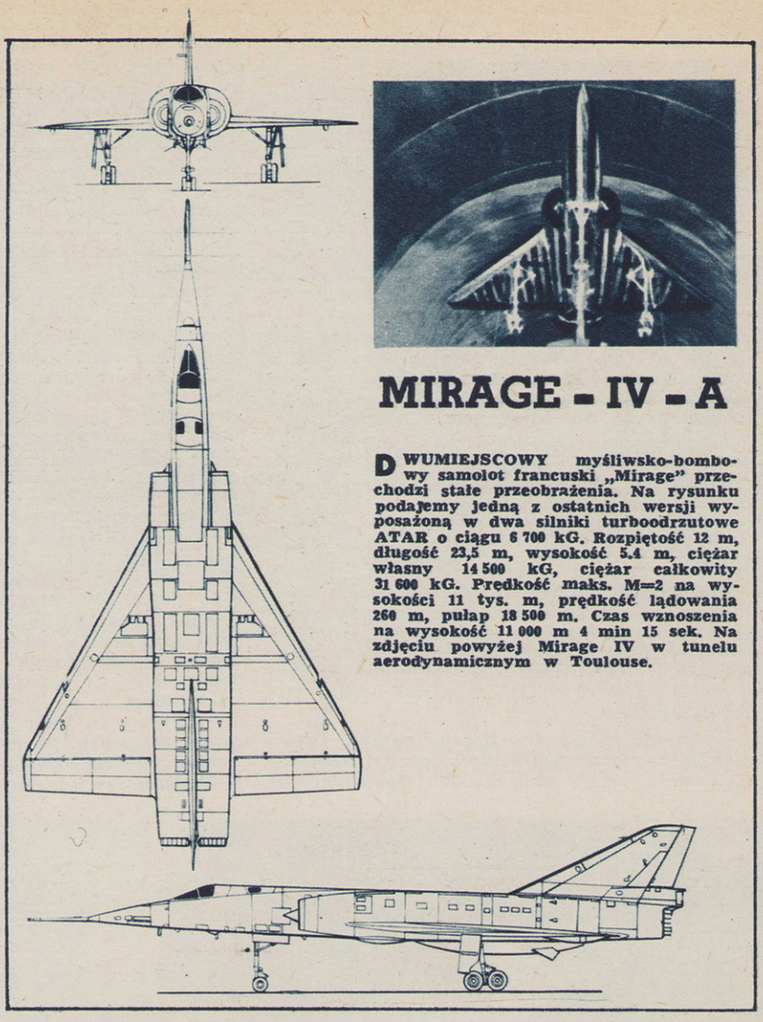
KOMUNIKATY prasowe donosiły niedawno o badaniach wyższych warstw atmosfery ziemskiej przy pomocy rakiet, jakie rozpoczęto w Indii. Program sondowania atmosfery opracowany przez uczonych indyjskich zakłada między innymi pomiary pola magnetycznego ziemi w okolicach równika.

W pierwszym etapie badań wyrzuconych zostanie od 35 do 40 rakiet różnych typów. Przewidziane pułapy wynoszą około 96 km.

Pracom patronuje Indyjski Narodowy Instytut do Spraw Badania Kosmosu. Pierwsze próbne starty dokonane zostały ze specjalnie przygotowanego poligonu badawczego w Thambee, położonego w południowo-zachodniej części kraju.

Na zdjęciu obok (z lewej) — głowica pierwszej indyjskiej rakiety meteorologicznej zawierająca niezbędne wyposażenie badawcze.

Foto: „Tiechnika Mołodioży"



MIRAGE - IV - A

DWUMIEJSCOWY myśliwsko-bombowy samolot francuski „Mirage" przechodzi stałe przeobrażenia. Na rysunku podajemy jedną z ostatnich wersji wyposażoną w dwa silniki turboodrzutowe ATAR o ciągu 6 700 kG. Rozpiętość 12 m, długość 23,5 m, wysokość 5,4 m, ciężar własny 14 500 kG, ciężar całkowity 31 600 kG. Prędkość maks. M=2 na wysokości 11 tys. m, prędkość lądowania 260 m, pułap 18 500 m. Czas wznoszenia na wysokość 11 000 m 4 min 15 sek. Na zdjęciu powyżej Mirage IV w tunelu aerodynamicznym w Toulouse.

MŁODYM KONSTRUKTOROM KU UWADZE

SETKI listów adresowanych do redakcji i dotyczących budowy modeli zdalnie kierowanych, uzyskiwania licencji, zakupu części do budowy aparatur itp. wskazują na to, że ten kierunek modelarstwa ma bardzo wielu zwolenników. Jak wynika z otrzymanych listów, naszych radiomodelarzy można podzielić na trzy grupy:

PIERWSZA — niestety bardzo liczna, to chwilowi entuzjaści, którym znaje się, że zbudowanie aparatury do zdalnego kierowania lub radiomodelu jest rzeczą łatwą. Ci z reguły załamują się przy pierwszych trudnościach i na tym kończy się ich zainteresowanie radiomodelarstwem.

DRUGA — także bardzo liczna, to tacy, którzy pokonali trudności teoretyczne i sprzętowe, wykonali aparaturę, zbudowali model, ale na tym poprzestali, gdyż wyłoniły się nowe trudności.

TRZECIA — najmniej liczna, to najwytrwalsi, którzy już znaleźli drogę do LOK lub APRL. Ci, którzy przy pomocy macierzystej organizacji stale rozszerzają swoje wiadomości i wymieniają doświadczenia.

A oto proponowane następujące formy pomocy dla młodzieży modelarskiej:

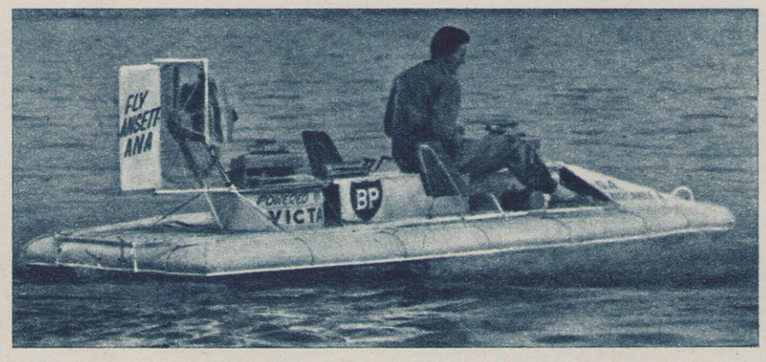
Bezpłatne dostarczenie pytań egzaminacyjnych stawianych kandydatom ubiegającym się o świadectwo uzdolnienia potrzebne do uzyskania licencji radiomodelarza.

Umożliwienie udziału w spotkaniach radiomodelarzy w celu wzajemnej wymiany doświadczeń i w razie potrzeby zdania egzaminu na świadectwo uzdolnienia przed komisją państwową.

Udział w tygodniowym kursie teoretyczno-praktycznym na koszt LOK, dla posiadaczy gotowych lub przynajmniej zaawansowanych w wykonaniu aparatur do zdalnego kierowania modeli i dowolnych radiomodeli (latających, pływających, kołowych, przemysłowych itp.).

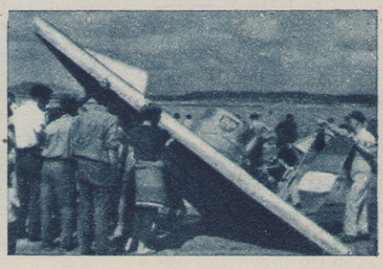
Udział w zawodach modeli zdalnie kierowanych różnych rodzajów na koszt LOK, dla posiadaczy sprawnie działających aparatur oraz gotowych modeli.

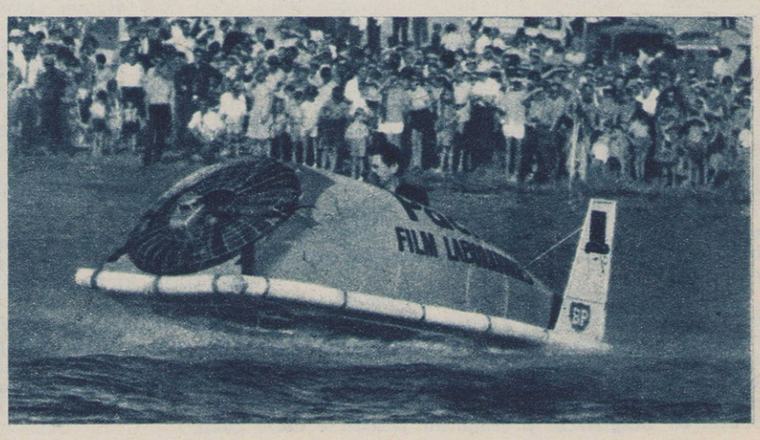
Wszyscy, których interesują wyżej wymienione propozycje — niech napiszą pod adresem: Wydział Modelarstwa Zarządu Głównego LOK — Warszawa, ul. Chocimska Nr 14, wymieniając w liście na co się zdecydowali. Wydział Modelarstwa ZG LOK zobowiązuje się udzielić pisemnej odpowiedzi na każdy nadesłany list.



PIERWSZE ZAWODY PODUSZKOWCÓW

Nie popełnimy większego zapewne błędu określając tegoroczne zawody poduszkowców zorganizowane w Canberra na jeziorze Burley Griffin w Australii, jako pierwszą imprezę sportową tego rodzaju. Nie tylko jednak aspekt sportowy jest ważny. Popatrzmy na interesujące rozwiązania konstrukcyjne kilku z 13 startujących maszyn. Zwyciężył poduszkowiec konstrukcji amerykańskiej (sprzedawany w postaci zestawu materiałowego), wyposażony w silnik spalinowy o mocy 8 KM. Odległość 1 mili pokonał on w 4 min. 40 sek. Na zdjęciu u dołu z prawej, widoczny jest zwycięzca na finiszu. Zawody te są doskonałym przykładem wykorzystania inicjatywy młodych konstruktorów, kto wie czy nie godnej naśladowania. Już przecież pierwsze poduszkowce amatorskie u nas się pojawiły!





POCZTA LOTNICZA

CZY CAT ZNACZY ŚMIERĆ?

„Słyszałem o tajemniczym zjawisku atmosferycznym pod nazwą CAT, które może być bardzo groźne dla samolotów. Chciałbym więc wiedzieć coś więcej na ten temat" — pisze do „Poczty lotniczej" **Jan Wronecki z Warszawy.**

To niewyjaśnione dotąd zjawisko atmosferyczne jest groźne, jak wykazują dotychczasowe doświadczenia, dla samolotów odrzutowych latających z prędkością ponad 800 km/h.

CAT, czyli po angielsku **clear air turbulence**, przetłumaczyć można jako — **gwałtowne wstrząsy w czystym powietrzu.** Zjawisko to występuje dość rzadko i to tylko w specjalnych warunkach atmosferycznych, mianowicie wtedy, kiedy w powietrzu zderzają się prądy powietrzne o różnej prędkości. Powoduje to powstawanie potężnych wirów. Jeśli w te wiry wleci z dużą prędkością samolot, wtedy następuje coś w rodzaju lokalnej burzy powietrznej o sile huraganowej, dla której nawet najpotężniejszy samolot staje się dziecinną igraszką. Pilot traci całkowicie panowanie nad sterami, by odzyskać je dopiero po wypadnięciu samolotu z tej groźnej strefy. Kroniki lotnicze ostatnich lat notują wiele katastrof i wypaków spowodowanych przez CAT.

Wszystkie tego rodzaju wypadki zwróciły uwagę na konieczność walki z CAT-em. Sprawa jest jednak trudna, bowiem CAT występuje niespodziewanie i gwałtownie przy bezchmurnym niebie w czasie pięknej, słonecznej pogody, jest niewidoczny i żaden z dotychczas stosowanych na samolotach przyrządów pokładowych, łącznie z radarem, nie rejestruje go.

Badania w powietrzu wykazały jednak, że to groźne zjawisko poprzedzane jest zazwyczaj szybkim spadkiem lub wzrostem temperatury powietrza. Stwierdzono, że jeśli spadek ten wynosi 3 stopnie w ciągu minuty, należy się liczyć z faktem, że CAT znajduje się w odległości najwyżej 2 minut lotu. W związku z tym czyni się próby skonstruowania odpowiednich przyrządów, mogących wykrywać CAT. Uczeni badają też samą istotę zjawiska. Natomiast Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugi Powietrznej zwróciło się do towarzystw lotniczych wszystkich krajów z apelem o współpracę w obserwacjach CAT. Ustalono nawet 5-dniowe okresy (w grudniu br. i w marcu 1965 r.), podczas których piloci samolotów odrzutowych mają zwracać uwagę na zjawiska przypominające CAT. Być może w przyszłości uda się okiełznać tego tajemniczego wroga komunikacji lotniczej.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Kazimierz Juszczyk — Żegocina, woj. krakowskie, Andrzej Kotowski — Leśna, Stanisław Wiśniowski — Bochnia, Krzysztof Bujnowski, Andrzej Rauza, Henryk Gąsiorowski — Nowa Sól, Kazimierz Socha — Chojnów, woj. wrocławskie. W sprawie szkolenia lotniczego pisaliśmy w poprzednim numerze „Skrzydlatej Polski" z dnia 6. XII. 1964 roku.

Podajemy adresy najbliższych aeroklubów: **Aeroklub Krakowski, — Kraków, Lotnisko Rakowice; Aeroklub Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra, ul. Sulechowska 37 albo Lotnisko Przylep; Aeroklub Jeleniogórski — Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1; Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.**

*

Jerzy Najberg — Łódź. Również o warunkach przyjęć na studia na Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej pisaliśmy w poprzednim numerze. Podajemy adres Dziekanatu — Warszawa, ul. Nowowiejska 24.

Ponadto wyjaśniamy, że posiadanie praktycznego wyszkolenia lotniczego nie faworyzuje kandydata ani na egzaminach wstępnych ani podczas studiów.

W lotniczej KSIĘGARNI

DEUTSCHER FLIEGERKALENDER 1965

Ze wszech miar interesującą pozycją jest „Deutscher Soldatenkalender 1965", wydany w Niemieckiej Republice Demokratycznej, nakładem Deutscher Militärverlag. Jego redaktorowi, Lotharowi Freytagowi, udało się na 275 stronach zebrać — i pomieścić — bogato ilustrowany materiał, który zaciekawi i będzie pożyteczny dla każdego miłośnika i pracownika lotnictwa.

Zgodnie z profilem wydawnictwa, duża część materiału poświęcona jest lotnictwu wojskowemu. Obok artykułów ogólnych — o rozwoju obrony powietrznej, o „dinazaurach techniki zbrojeniowej" — lotniskowcach itp., znajdziemy tam również interesujące wiadomości z życia młodych sił powietrznych Niemiec demokratycznych, przede wszystkim zaś reportaż o „oczach armii" — żołnierzach jednostki radiolokacyjnej.

Osobną pozycję zajmują materiały o kulisach II wojny, cieszące się wciąż niesłabnącym powodzeniem na całym świecie. Jeden z nich przypomina znany fakt z pierwszego okresu wojny: jedną z najskuteczniejszych akcji hitlerowskiego lotnictwa morskiego — zatopienie przez jeden samolot dwóch niszczycieli... własnych. Drugi, noszący tytuł „Radzieckie samoloty myśliwskie w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej", porusza ten sam temat, co wyświetlany u nas obecnie film „Żywi i martwi": w inny niż się do tego przyzwyczailiśmy, szczery i otwarty sposób mówi o faktycznym stanie przygotowań radzieckiego lotnictwa do wojny, o zaskakującym uderzeniu Luftwaffe, o długiej i ofiarnej walce, jaką musieli stoczyć radzieccy konstruktorzy, robotnicy i lotnicy dla wyrównania zaniedbań i rozgromienia wroga.

O pracy przedsiębiorstwa lotniczego NRD — „Interflugu" mówi reportaż z lotu do Moskwy oraz artykuł „Piknik na biekicie". Kalendarz przynosi także ciekawe rozwiązania na temat renesansu zainteresowania konstruktorów i użytkowników sprzętu powietrznego wiropłatami, znajdującymi coraz szersze zastosowanie, zwłaszcza w lotnictwie sportowym. Właśnie: o lotnictwie sportowym naszego zachodniego sąsiada opowiada reportaż „Z DM—SHM na locie okrężnym".

We współczesnym wydawnictwie lotniczym nie może zabraknąć informacji z dziedziny kosmonautyki. Kalendarz przynosi więc sylwetki 10 pierwszych kosmonautów ZSRR i USA oraz informację o „matce sputników" — jak określono dr. Ałłę Masewicz.

Pozycją „dla każdego" jest krótka lekcja: jak rysować samoloty. Całość uzupełnia przegląd odrzutowych bombowców oraz samolotów do transportu rakiet balistycznych. Reasumując: Fliegerkalender jest pozycją, o wprowadzenie jakiej należałoby pomyśleć także i w naszym kraju.

SZUB.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Z okazji lotu 3-miejscowego statku kosmicznego „Woschod" wydano w Związku Radzieckim serię złożoną z pięciu znaczków, którą reprodukujemy.

Znaczki o wartościach nominalnych po 4 kop. przedstawiają załogę statku kosmicznego: K. P. Fieoktistowa, W. M. Komarowa i B. B. Jegorowa. Znaczek za 6 kop. przedstawia bohaterów Kosmosu w hełmach kosmicznych na tle Ziemi, statku kosmicznego i gwiazd. Znaczek za 10 kop. przedstawia statek „Woschod" i kosmonautów na tle przestrzeni kosmicznej. Znaczki wykonano w wymiarach obrazka: 23x34 mm (znaczki po 4 kop.) oraz 23x73 mm (znaczki za 6 i 10 kop).

BOGUSŁAW KUROWSKI

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Edward Malak, Bydgoszcz. Wady wzroku, które zmuszają do noszenia szkieł, nie pozwalają na szkolenie lotnicze. Jednak Komisja Lotniczo-Lekarska w sporadycznych wypadkach, mając na uwadze duże doświadczenie lotnicze wyszkolonego już pilota, może zezwolić na latanie w okularach.

Marian Brykalski, Radziejów Kujawski. Istnieją różne stopnie daltonizmu. Nie znając stopnia jaki został ujawniony u Was, nie można nic więcej powiedzieć o Waszej zdolności do służby w powietrzu. Nawet słabo zaznaczony daltonizm, który nie sprawia kłopotu w życiu na ziemi, jest istotnym czynnikiem dyskwalifikującym do służby w powietrzu. Należyte i niezawodne rozpoznanie barw i ich odcieni ma duże znaczenie dla pracy pilota. Światła sygnalizacyjne, kolorowane przewody, kolory map w oświetleniu dziennym i nocnym, zabarwienie i odcienie barw ziemi widzianej z powietrza — wszystko to wymaga dobrego rozpoznawania barw.

Mieczysław Wyszkowski, Warszawa. Cieszę się bardzo z Waszego listu jako reakcji na artykuł „Co to jest aerodontalgia?" W czasie gwałtownego wznoszenia na samolocie odrzutowym zaznaczyły się u Was bóle zębów podczas przekroczenia wysokości 7 000 m do 9 000 m i przy schodzeniu 10—12 m/sek na wysokości 10 000 m — 6 000 m. Uważam, że piloci latający na odrzutowcach oraz oblatywacze winni zwrócić uwagę na to schorzenie. Na podstawie naszych doświadczeń musimy stwierdzić, że najczęściej bóle zębopochodne u personelu latającego na wysokości pojawiają się tam, gdzie mamy do czynienia z patologią zęba. W zębach zdrowych zjawiska bólowego, związanego z obniżeniem ciśnienia barometrycznego, nie spostrzegliśmy. Najczęściej przyczyna bólowa związana bywa z niecałkowitym wypełnieniem do wierzchołka kanału zębowego, następnie z zębami leczonymi metodą amputacyjną oraz z zębami ze zmianami przywierzchołkowymi. Zapobieganie aerodontalgii polega na przeprowadzaniu systematycznych badań, wczesnym wykrywaniu ognisk próchnicowych i właściwym leczeniu (dobry materiał do wypełnień).

Leszek Kwiecień, Dzierżoniów. Badanie stomatologiczne stanawi bardzo poważne kryterium oceny zdolności do służby w powietrzu, zarówno kandydatów do szkół lotniczych jak i wyszkolonego personelu latającego. Z problemem stanu uzębienia wiąże się ściśle wiele momentów specyficznych dla służby w powietrzu, poza oczywistą rolą jaką odgrywa ono w etiologii ewentualnych zaburzeń układu trawiennego. Z tych względów rola uzębienia w naborze kandydatów do szkół ma tak duże znaczenie.

Braki uzębienia, upośledzające proces odżywienia, dyskwalifikują kandydata do służby w powietrzu. Jednak po przeprowadzeniu leczenia zachowawczego i uzupełnieniu uzębienia kandydat może okazać się zdolny do służby w powietrzu.

Dr HENRYK KLIMEK

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

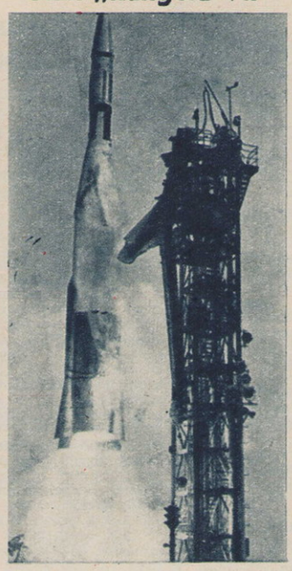
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 8867 Z-18

Telewizja w odrzutowcu

Linie „American Airlines", tytułem próby, wprowadziły na pokłady swych samolotów system telewizyjny, połączony z muzyką stereofoniczną.
Foto: „American Aviation"

Start „Rangera VII"



Tak wyglądał start rakiety „Atlas D", z górnym stopniem „Agena B" i sondą księżycową „Ranger VII", która dokonała rewelacyjnych zdjęć Księżyca. Wysokość rakiety — 32 m, ciężar całkowity — 126 ton. *Foto: AD*

W BAZIE „QANTAS"

Nowoczesnym hangarem remontowym dysponują australijskie linie „Qantas" w bazie Sydney. Na zdjęciu: Wymontowany silnik odrzutowy Boeing-707 w drodze do przeglądu.

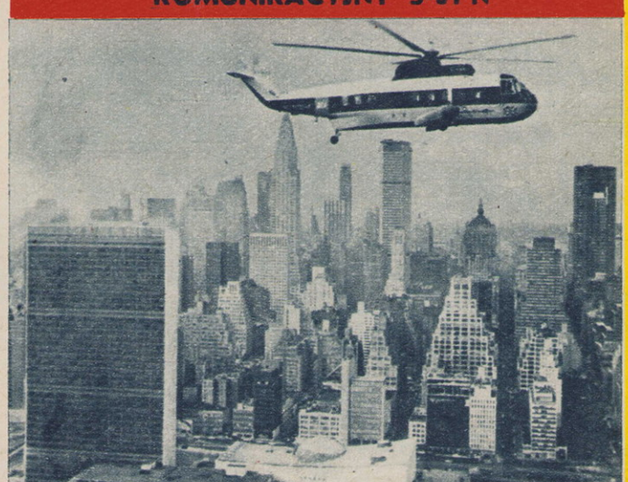
KRÓLEWSKI SAMOLOT

Samolotami, które przeznaczone zostały do dyspozycji brytyjskiej rodziny królewskiej, są dwa dwusilnikowe, turbośmigłowe Hawker Siddeley „Andover" CC Mk. 2. Maszyny tego typu używał także książę Filip, małżonek królowej, w czasie podróży po Meksyku. *Foto: „Shell Aviation News" (2)*

„GAWRONY" W WIEDNIU

Polskie samoloty rolnicze PZL-101 „Gawron" robią światową karierę. Jednym ze stałych odbiorców tych maszyn jest, między innymi, austriacka firma „Agrar — Flug „Glück" w Wiedniu.
Foto: „Avia"

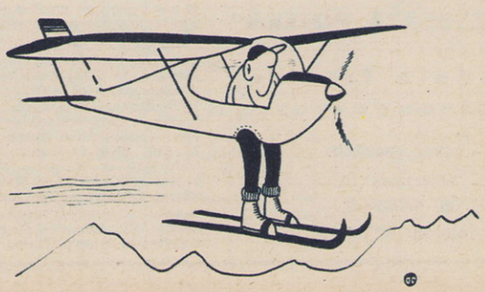
KOMUNIKACYJNY S-61 N



Dowozy pasażerów z centrum miasta na lotnisko oraz komunikacja międzymiastowa na krótkich trasach przy użyciu śmigłowców zaczyna odgrywać na świecie coraz większą rolę. Na zdjęciu: Pasażerski śmigłowiec Sikorski S-61 N, zakupiony w USA przez brytyjskie linie BEA.
Foto: „Airways International"

POWIETRZNI STRAŻACY

Przy wykrywaniu i gaszeniu pożarów w Związku Radzieckim dużą rolę odgrywają specjalne jednostki powietrznych strażaków, przybywających błyskawicznie do ognia, dokonujących skoków spadochronowych i lokalizujących pożogę.
Foto: „Sowietskij Sojuz"



Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

✱ **Francuski** samolot seryjny Morane Saulnier „Rallye 881" odbył lot długości 1120 km, w ciągu 7 godzin 15 minut (oczywiście bez międzylądowania), potwierdzając tym samym swe dane dotyczące zasięgu. Lot zorganizowany został przez francuską telewizję. Trasa przebiegała z Toussus-le — Noble pod Paryżem do Rzymu. Przeciętne zużycie paliwa — 18 litrów na godzinę.

✱ **Lot** tzw. „lustrzany" na dwóch samolotach Jak-18 P (jeden samolot tuż nad drugim w pozycji odwróconej) zademonstrowali podczas Dni Lotnictwa w Trausdorf, Aspern i Thalerhof w Austrii dwaj piloci radzieccy Władymir Wołowien i Michaił Mosiejczuk, wzbudzając wielką sensację.

Astronautyka

✱ **W ONZ** osiągnięto wstępne porozumienie w sprawie międzynarodowego układu o ratowaniu astronautów i nie utrudnianiu im powrotu do kraju ojczystego. Podkomitet prawny komitetu przestrzeni kosmicznej ONZ zatwierdził zgodnie raport o trybie i zasadach udzielania pomocy astronautom innych państw w razie katastrofy lub przymusowego lądowania. Raport stwierdza m. in., że ratowanie astronautów jest obowiązkiem wszystkich państw.

✱ **Przedstawiciel** NASA poinformował, że większość naukowców amerykańskich zajmujących się problemami kosmicznymi opowiada się za przyznaniem pierwszeństwa badaniom innych planet przez roboty, a nie załogi ludzkie, po zrealizowaniu projektu „Apollo" przewidującego wysadzenie załogi ziemskiej na Księżycu.

Militaria

✱ **W dniu** 15 listopada br. zestrzelono nad południową częścią środkowych Chin amerykański wojskowy samolot zwiadowczy bez pilota, lecący na dużej wysokości. Marszałek Lin Piao, minister obrony narodowej Chińskiej Republiki Ludowej, wydał rozkaz ze słowami pochwały dla jednostki sił powietrznych, która strąciła samolot amerykański.

✱ **Przemawiając** z okazji Dnia Artylerii i Wojsk Rakietowych ZSRR, dowódca naczelny wojsk rakietowych marszałek Krylow przypomniał, iż wojska te zostały stworzone pięć lat temu z inicjatywy KC KPZR. Obecnie Armia Radziecka dysponuje najważniejszą bronią atomową i termojądrową oraz rakietami o dowolnym zasięgu.

✱ **Amerykanie** wysłali z południowego Wietnamu nad Demokratyczną Republikę Wietnamu zdalnie kierowany samolot szpiegowski bez pilota. Samolot wystartował z lotniskowca „Hercules", stacjonującego u wybrzeży Wietnamu południowego.

Różne

✱ **Do Zgromadzenia** Narodowego we Francji wpłynął projekt ustawy o nacjonalizacji wielkich przedsiębiorstw przemysłu lotniczego Marcela Dassault. Autorem projektu jest przedstawiciel opozycji, deputowany zrzeszenia demokratycznego F. Mitterand.

✱ **Niemiecko-holenderska** grupa przedsiębiorstw „Herman Oberth Gesellschaft", z siedzibą w Bremen i Hannowerze, przeprowadziła na lotnisku holenderskim Terlet doświadczenia z dziesięcioma rakietami.

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 35 ● grudzień 1964

DZIŚ REMANENT

KONIEC roku — czas na obrachunki. Nie dysponujemy wprawdzie dokładnymi danymi statystycznymi, jest jeszcze za wcześnie. Możemy jednak powiedzieć, że rok 1964 był dla PLL LOT pomyślnym okresem dalszego rozwoju usług. Wzrosła znacznie ilość pasażerów — w ciągu trzech kwartałów br. przewieźliśmy ich 247,5 tys., to jest o 52,3 tys. więcej niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Warto tu podkreślić, że wzrost ten nastąpił przede wszystkim w przewozach pasażerów zagranicznych, a więc dostarczających nam tak potrzebnych dewiz. Duże znaczenie miały tu niewątpliwie tak zwane loty wynajęte. Kursujące poza normalnym rozkładem samoloty przewiozły około 11,6 tys. osób. Dalszy rozwój tego rodzaju usług będzie niewątpliwie gwarancją wzrostu nie tylko ilości ale i jakości usług, świadczonych przez LOT. Wiele zależy tu od pracy naszych zagranicznych reprezentantów, którzy już w tym roku znacznie więcej uwagi poświęcili sprawie pozyskania dla PLL „LOT" nowych pasażerów.

Ze sprzętem nie było najlepiej. W tym roku przybył nam tylko jeden, czwarty z kolei IŁ-18. Podjęto jednak w tej dziedzinie ważne decyzje. Oto przeprowadzono negocjacje w sprawie zakupu trzech radzieckich samolotów turbośmigłowych AN-24. Pozwolą one na wymianę i unowocześnienie naszego sprzętu, latającego na liniach krajowych oraz do bliskich stolic krajów socjalistycznych.

Rok przyszły przyniesie nam także nieznaczną wprawdzie, ale dalszą rozbudowę linii zagranicznych. Będzie to przedłużenie linii sztokholmskiej do Helsinek. Istnieją projekty, aby samoloty lądowały na trasie w Gdańsku. Jest to bardzo korzystny i wygodny dla pasażerów pomysł. Umożliwia bowiem turystom ze Sztokholmu i Helsinek szybsze dostanie się na plaże południowego wybrzeża Bałtyku.

Nasza prasa doniosła ostatnio o prowadzonych negocjacjach w sprawie uruchomienia nowej linii do jednego z portów lotniczych północnej Afryki. Mamy nadzieję, że zostaną one uwieńczone powodzeniem.

I na zakończenie jeszcze jedna wiadomość. Oto w pierwszych miesiącach przyszłego roku samoloty PLL „LOT" przewiozą trzymilionowego pasażera, licząc od 1929 roku. Również w roku przyszłym gościć będziemy trzymilionowego pasażera od chwili wznowienia pracy PLL „LOT" w Polsce Ludowej. Mamy zamiar godnie powitać naszych jubileuszowych gości. 2 999 999-tego, trzymilionowego oraz 3 000 001-szego pasażera.

Wszystkim naszym Pasażerom i Sympatykom serdeczne życzenia Wesołych Świąt składają

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

ПОРА ПОДВОДИТЬ ИТОГИ

КОНЕЦ года — пора подвести итоги. Правда, нет у нас еще пока точных статистических данных, но уже сейчас можно с уверенностью сказать, что 1964 год для Польских авиационных линий ЛОТ был годом очередных успехов и дальнейшего расширения услуг. Значительно увеличилось число пассажиров: за три квартала текущего года мы перевезли 247,5 тысяч чел., т. е. на 52300 человек больше, чем за этот же период прошлого года. Стоит отметить, что этот рост произошел главным образом за счет заграничных пассажиров, расплачивающихся за услуги столь нужной нам валютой. Большое значение имели здесь несомненно так наз. заказанные курсы.

Самолеты, курсировавшие вне нормального расписания, перевезли около 11600 чел. Дальнейшее развитие услуг этого типа будет несомненно гарантией повышения не только количества, но и качества услуг, оказываемых ЛОТом. Многое зависит здесь от работы наших зарубежных представителей, которые в текущем году посвятили значительно больше внимания делу привлечения для ЛОТа новых пассажиров.

Не совсем благополучно у нас с увеличением нашего летающего парка. В текущем году в наше распоряжение поступил лишь один новый самолет — четвертый по счету ИЛ-18. Однако и в этом вопросе намечается резкое улучшение, уже приняты важные решения и предприняты переговоры о закупе трех советских турбовинтовых воздушных лайнеров АН-24. Это позволит нам значительно увеличить перевозки на линиях отечественных, а также на трассах, ведущих в близлежащие столицы социалистических стран.

Планы на будущий год предусматривают также важное, хотя и незначительное, расширение заграничных линий. Стокгольмская линия будет продлена до Хельсинок. Возможно, что самолеты на этой линии будут по пути приземляться в Гданьске. Реализация этого, чрезвычайно выгодного и удобного для большой группы пассажиров из Стокгольма и Хельсинок проекта позволит скандинавским туристам быстрее попасть на пляжи южного побережья Балтийского моря.

Как сообщалось в нашей печати, за последнее время велись также переговоры от открытии новой линии в один из аэропортов Северной Африки. Надеемся, что и этот план будет успешно реализован.

И, наконец, еще одно сообщение: в начале будущего года самолеты Польских авиационных линий ЛОТ перевезут (считая от 1929 года) своего трехмиллионного пассажира. Также в 1965 году, несколько позже, нашими услугами воспользуется трехмиллионный пассажир за послевоенное время. Для наших юбилейных пассажиров — 2999999-го, трехмиллионного и 3 000 001-го — мы готовим приятную встречу.

Всех наших пассажиров и друзей сердечно поздравляем с праздником.

ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ЛОТ

Foto: M. Kobrzyński — LOT

1964 — ASSESSMENT

WITH the year ending there comes the time for restrospective review of its record.

Although the complete statistics are not yet available, it can be said that 1964 was a good year for Polish Airlines LOT. The number of passengers carried has gone up — in the first 9 months of the year they numbered 247,5 thousands exceeding the last year's corresponding result by 52,3 thousands. It ought to be remarked, that this increase was mainly achieved on International Routes and thanks to operation of more charters, which as a consequence brought into the country some extra amount of wanted foreign currencies.

The number of passengers carried on LOT's charter flights came to 11,6 thousands, an the expected future increase of charter operations will no doubt be followed by bettered servicing of this type of traffic. LOT's Representatives abroad through their selling efforts have obtained this year a fair amount of extra traffic, their part in the future expansion of LOT is, and will indeed remain very important.

The fleet position unfortunately has not improved much. This year only one (LOT's fourth) IŁ—18 airliner was purchased. Nevertheless the decision has been taken to purchase from the USSR 3 turbojets type AN-24 in the course of next year. The delivery of this newly contracted equipment will permit the improvement of the standard of LOT's service on some domestic lines as well as on some short distance International Routes.

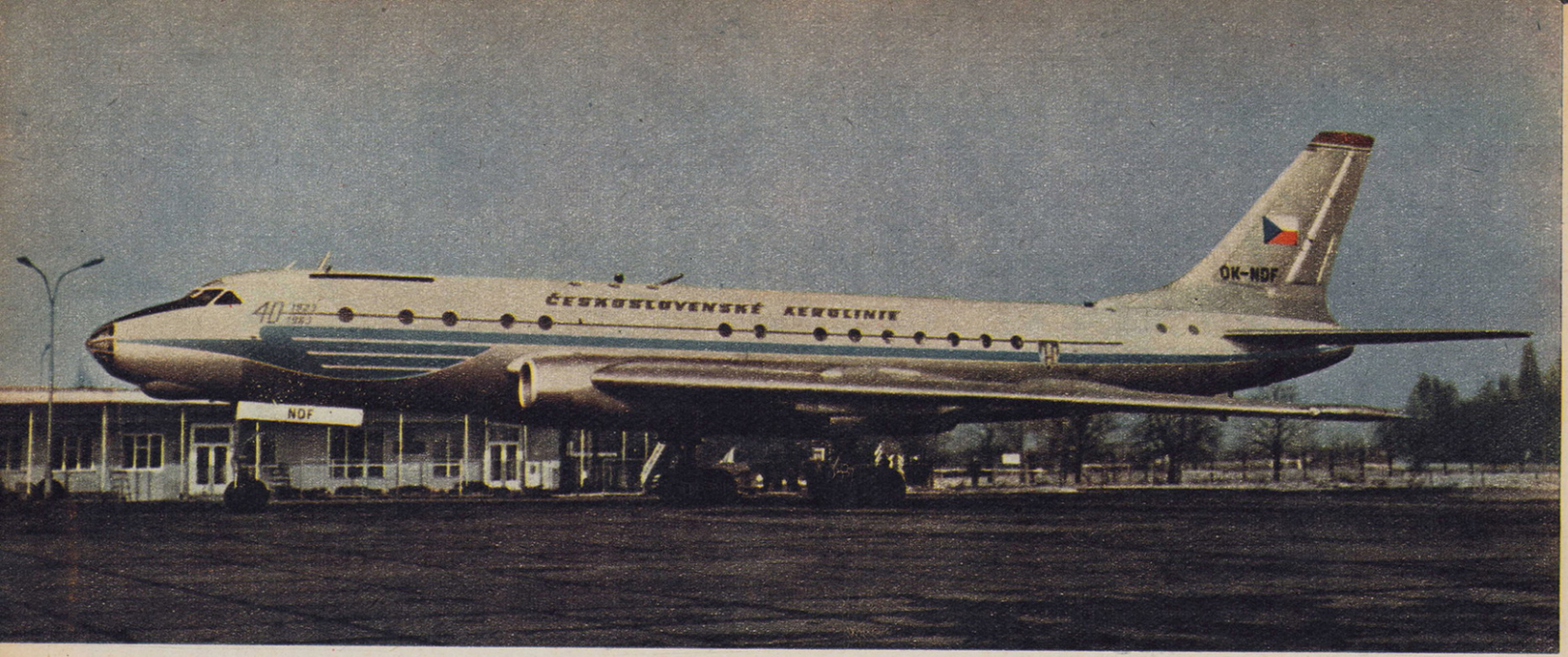
The next year will be marked by slight development of LOT's network. The service terminating now at Stockholm will be extended to Helsingfors. This service will probably be routed via Gdańsk bridging up Finland with South Coast of Baltic Sea, thus becoming an attractive link for Finnisch tourists coming down to the Southern beaches of Baltic.

The readers of the Polish Press were informed recently that the opening of LOT's new service to one of the North African points is now under negociations. We hope that these negociations will end up successfully.

We wish to end up with one more information: just at the beginning of 1965 LOT will carry the 3 millionth passenger, counting since 1929. In the course of next year the 3 millionth passenger counting from 1945 will also be carried. These special guests will be given a special welcome: the 2.999.999 th, the 3.000.000 th and the 3.000.001 st.

On the occasion of coming Christmas we wish to convey our best wishes to all our passengers and fans.

POLISH AIRLINES LOT

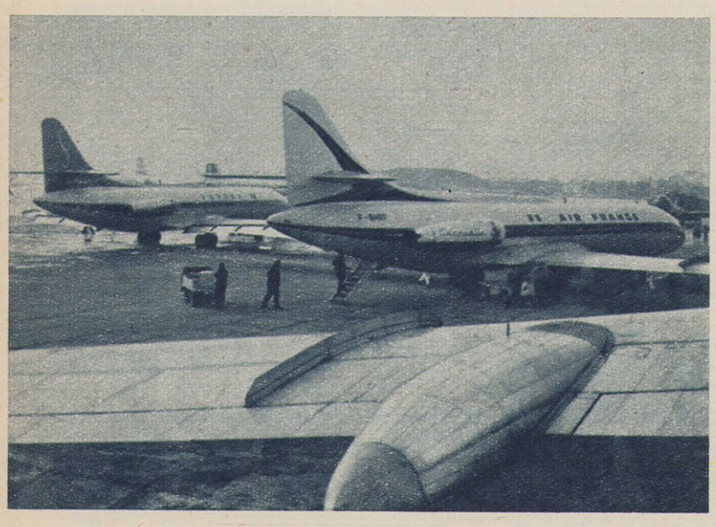


Odrzutowiec czechosłowackich linii lotniczych gotów do startu.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7). Z. Jóźwiak (3)

Nie ma dnia, aby na betonowych pasach lotniska Okęcie nie siadały potężne maszyny zagranicznych towarzystw lotniczych z krajów socjalistycznych oraz KLM, Sabena, AUA, Air France, SAS, BEA, Swissair.

WITAMY W WARSZAWIE



Na płycie tłok. „Caravelle", w głębi LOT-owskie Iły-18 (foto z lewej).

Serdecznie witamy! Stewardessa naziemna z uśmiechem zaprasza pasażerów do zejścia na lotnisko (foto z prawej).

„PASAŻEROWIE"

DOŚĆ często spotkać można na lotnisku Okęcie szczególnego rodzaju pasażerów. Choć nie mają paszportów, wiz i dewiz, są jednak otaczani przez obsługę LOTu szczególną troskliwością. Nikt jeszcze nie pokusił się na opracowanie wykazu przewiezionych przez LOT czworonożnych, latających i pełzających zwierząt. Znalazłyby się w nim brunatne i polarne misie, węże, tygrysy, ptaki, psy i koty. Pasażerowie ci wymagają specjalnej opieki, trzeba zadowolić ich rozmaite wymagania konsumpcyjne, zapewnić odpowiednią temperaturę i warunki lotu. Do tego tematu jeszcze powrócimy w naszych „LOT-Nowinach". Dziś prosimy obejrzeć kilka zdjęć.

SMACZNEGO

OBSŁUGA była znakomita, dorównująca najlepszym liniom międzynarodowym. Jedzenie świetne, smaczne, świeże, estetycznie podane..." — „Dużo słyszałem o polskiej kuchni. To, co jadłem w samolocie LOTu jest wiele obiecującym przedsmakiem" — tego rodzaju listy wręczają często nasi międzynarodowi pasażerowie stewardessom. Dobre to świadectwo dla naszych usług, dla pracy zaopatrzenia LOTu i kuchmistrzów WARSu.

Podobno najlepszą przyprawą jest głód. Nasze stewardessy twierdzą jednak, że pasażerowie z tym większym jedzą zadowoleniem, im milszy był uśmiech przy wręczaniu im posiłku. Tego zdania jest również p. Katarzyna Radzio, która przeleciała już ponad milion kilometrów.

Kilka rodzajów wędlin i sera, masło, pieczywo, konserwowane ogórki, na deser keks i czekolada, herbata lub kawa. Posiłek rozłożony jest już na plastykowych tackach, za chwilę powędruje do specjalnych zasobników i samolotowej spiżarni (foto niżej).

Stewardessy uzupełniają zaopatrzenie samolotu w napoje orzeźwiające oraz papierosy polskie i zagraniczne. Trzeba starannie sprawdzić pobrane z magazynu zapasy, aby niczego pasażerom nie zabrakło w czasie rejsu.

Przy jedzeniu czas szybko mija (foto niżej). Na wysokości kilku tysięcy metrów apetyt szczególnie dopisuje. Świadczą o tym najlepiej miny naszych pasażerów. Smacznego!

„Trzymać w cieple" — głosi angielski napis na tablicy. A zaraz pod spodem wypisany jest sposób odżywiania tego mruczącego pasażera. Tygrysiątko leciało do Berlina demokratycznego i bardzo chwaliło sobie czułą opiekę stewardess (foto z lewej).

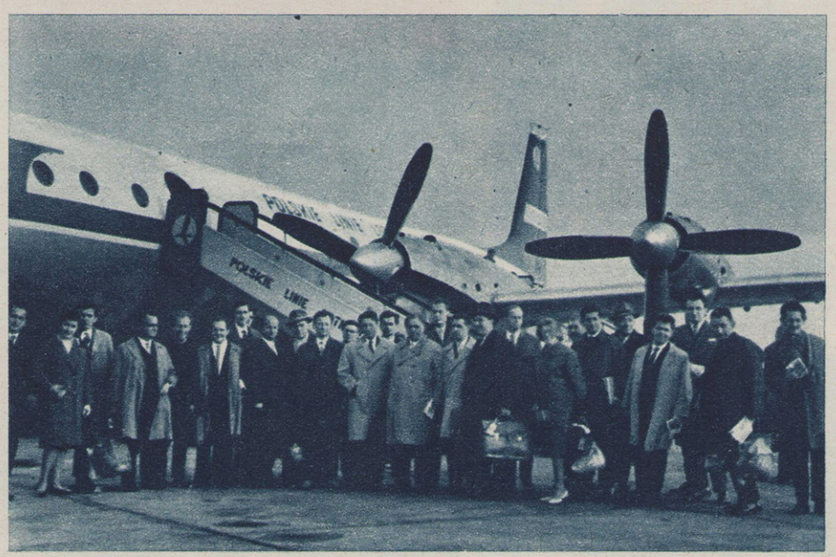
Gołębie pocztowe fachowym okiem obserwują przygotowania do startu. Znają się na rzeczy. Za parę godzin wylądują w Anglii, by po krótkim odpoczynku, już na własnych skrzydłach powrócić do kraju (foto z prawej).

Ta tłusta świnka wyjeżdża bardzo daleko, bo aż do Kobe w Japonii poprzez Biegun Północny. Wymoszczona starannie klatka zapewni pełny komfort w tej dalekiej podróży (foto z prawej).

Wicepremier Zjednoczonej Republiki Arabskiej dr Mohamed Fawzi, przybył do Polski z oficjalną wizytą na zaproszenie ministra Spraw Zagranicznych Adama Rapackiego. Na zdjęciu: dr Fawzi (w środku, z parasolem w ręku) w towarzystwie ministra Rapackiego i ambasadora ZRA w Polsce, w kilka minut po wylądowaniu na lotnisku warszawskim.

Skrzypaczka Wanda Wiłkomirska i dyrygent Witold Rowicki są częstymi gośćmi na pokładach samolotów LOTu. Tym razem z wielu innymi solistami Filharmonii Narodowej wyruszają przez Kopenhagę na występy do Stanów Zjednoczonych. Na zdjęciu: odlatujących muzyków żegna przedstawiciel Pagartu dyr. Kwieciński (z prawej).

Jesienne słoty nie odstraszają turystów amerykańskich od podróży do Polski. Oto jedna z licznych w tym roku grup, po zwiedzeniu stolicy, pozuje do ostatniej warszawskiej fotografii na tle polskiego „Viscounta", który zabierze ich za chwilę w podróż powrotną.



Przyzwyczailiśmy się już, że Śląsk jest częstym eksporterem wybitnych zespołów artystycznych. Tym razem na podbój Anglii wyruszył utalentowany zespół Filharmonii Śląskiej. Na zdjęciu: Orkiestra Filharmonii z jedynaczką — pianistką Reginą Smendzianką, przygotowuje się do wejścia na pokład polskiego Ił-18

Zdjęcia:

M. Kobrzyński (5)

Przed odlotem za granicę można jeszcze nabyć piękny upominek w kiosku Cepelii, mieszczącym się na lotnisku. Na zdjęciu: Znany aktor warszawski, Mieczysław Pawlikowski, z zainteresowaniem przygląda się lalce w stroju ludowym. A może taka właśnie maskotka przyda się w długiej podróży po Jugosławii? (foto z lewej).

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 226, telefon 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 50 (701) z dnia 13. XII. 1964 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".

Uśmiechnięta dziewczyna na pokładzie samolotu to dobre samopoczucie pasażerów. Wprowadzamy więc nową rubrykę, w której prezentować będziemy

NASZE Stewardesy

OTO p. Lilka Szeląg, lat 22, w „Locie" pracuje od roku. O zawodzie stewardessy marzyła od dawna. Zaczęła więc od nauki na Studium Języków Obcych — opanowała angielski, rosyjski, hiszpański, rozmawia po niemiecku. Pracę w „Locie" rozpoczęła jako tłumaczka, potem zaczęła swoje pierwsze loty jako stewardessa sezonowa i została w składzie załóg latających już na stałe.

— Pani najmilsze przeżycie?

— Oczywiście pierwszy lot. Do Moskwy. Miałam sporą tremę, ale jakoś się udało. Pasażerowie nie narzekali. Najzabawniej było kiedyś w locie do Paryża — w bagażniku dwa tygrysy. Były bardzo zdenerwowane i przed odlotem groźnie ryczały.

— Największe emocje?

— Kiedyś po wystartowaniu do Constancy spostrzegłam, że przez pomyłkę nie dostarczono na samolot sztućców. Byłam przerażona — czym będą jedli pasażerowie? Zamknęłam się w swoim przedziale i... zrobiłam kanapki. W Budapeszcie pożyczyłam noże i widelce, w dalszej części rejsu było już wszystko normalnie. Od tamtej pory dwukrotnie sprawdzam przed startem czy posiadam kompletne zaopatrzenie.

— Czym się Pani najbardziej interesuje?

— Tym wszystkim, czym interesuje się młoda kobieta. Lubię kino, teatr, muzykę, ale tak najbardziej to lubię latać.

— Plany na przyszłość?

— Dorównać swym bardziej doświadczonym i „wylatanym" koleżankom. Jak najszybciej osiągnąć milion kilometrów. Chcę opanować dobrze niemiecki i nauczyć się włoskiego.

— Pani marzenia?

— Własne mieszkanie i podróż samolotem na urlop w charakterze pasażera.

— Co Pani sądzi o zawodzie stewardessy?

— Wyobrażałam sobie kiedyś, że jest to tylko jedno pasmo przygód i podróży. Przekonałam się jednak rychło, że praca nie jest łatwa, wymaga często dużego wysiłku fizycznego. Zdarza się, że trzeba zapomnieć o bólu zęba czy osobistych kłopotach i z beztroskim uśmiechem spełniać wszystkie życzenia pasażerów. Jak wielka za to jest jednak satysfakcja, gdy po wylądowaniu pasażerowie są zadowoleni.